* UMASS/AMHERST *
312066 0333 3432 0

THE DAVID AMES
WELLS ECONOMIC
LIBRARY PRESENT
ED TO THE CITY
LIBRARY ASSOCIA
TION OF SPRING
FIELD, MASSACHU
SETTS: A.D. MDC
CCXCVIII.

STACK
380.8
I61b v.5 pt.1

No. 94 4—99—2M.

STACK 380.8
I61b v.5
pt. 1

City Library Association, Springfield, Mass.

Book No._____

Taken by	Due	Taken by	Due

No. 46. 10-05-25m.

Digitized by the Internet Archive
in 2009 with funding from
Boston Library Consortium Member Libraries

http://www.archive.org/details/monthlybulletin597bure

CITY LIBRARY
ASSOCIATION
SPRINGFIELD, MASS.

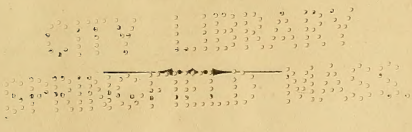
INDEX

TO

VOLUME V

PART I

Embracing Monthly Bulletins
From July, 1897, to December, 1897, Inclusive



BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS
WASHINGTON, D. C., U. S. A.

CITY LIBRARY
ASSOCIATION
SPRINGFIELD, MASS.

113374
STACK
380.8
I61b
v.5 pt.1

CITY LIBRARY
SPRINGFIELD MASS.

INDEX.

July—December, 1897.

	Page.
ARGENTINE REPUBLIC:	
Agricultural exports, 1897	942
Asphalt paving, Buenos Aires	567
Cotton industry	730
Crop prospects, 1898	942
Imports and exports for 1896	398
National exhibition of 1898	901
Tariff changes	524
Tobacco and distillery monopolies proposed	728
Wheat crop, 1897	567
Wheat production of Buenos Aires	769
Wool shipments, 1897	24
BOLIVIA:	
India rubber, method of extraction	902
Railway concessions	185
Railways proposed	770
Reception of new minister, Luis Paz	339
Rubber-tree concession decree	24
BONILLA, P., PRESIDENT OF HONDURAS:	
Letter on agricultural conditions of Honduras	190
BRITISH HONDURAS:	
Electric lighting for Belize	568
Machinery needed in	380
Proposed railway	341
BRAZIL:	
Amazon Basin, agricultural resources, etc	731
Arbitration treaty of boundary with French Guiana	186
Coffee crop, 1897–1898	568
Coffee cultivation	339
Financial situation	520, 724, 896
Flour manufacture and trade	770
Flour shipments from United States	507
Industries of Bahia	29
Madeira and Mamore Railway proposed	770
Para waterworks	379
Proposals invited for	735
Rubber exports	942
Santos, dock dues	770
São Paulo	188
Telephone company proposed	567
Treaties with Chile negotiated	734
Type trade suggestions	770
Wheat shipments to	379

	Page.
CARACAS, VENEZUELA:	
Warehouse for American goods at	39
CHILE:	
Foreign trade, 1895, 1896	904
Industrial opportunities	943
Iron and steel industry	771
Leather industry	906
Money in use	771
New ministry, 1897	527
Trans-Andine Railway	771
Treaties with Brazil negotiated	734
Valparaiso port improvements	771
Valparaiso, electric plant	772
Valparaiso, wire and nail factory	943
COFFEE:	
Cultivation in Brazil	339
in Venezuela	563
COLOMBIA:	
Aerial railway, Honda to Agualarga	906
Coal deposits	526
Coffee export duty suspended	772
Duty on postal parcels	341
India Rubber Exploration Company	190
Match monopoly	189
Panama Canal supplies	32
Panama, trade and resources	736
Panama waterworks	380
Steamship line from Mobile	772
Tariff changes	525
Vegetable ivory trade	738
COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS:	
Presentation of the first volume to President McKinley	884
COSTA RICA:	
Approval of constitution of Sarapiqui Estates Company	342
Boundary with Nicaragua established	909
Chinese immigration prohibited	342
President's Message, 1877	32
Railway contract to the Pacific	913
Tariff on building materials	772
Trade and commerce, 1896	527
ECUADOR:	
Quito, trade, etc	531
Railway, Guayaquil to Quito	916
Surtax on import duties	568
FAIR AND EQUAL COMMERCE:	
Effect of shipping	174
GREATER REPUBLIC OF CENTRAL AMERICA:	
Treaty of Union, June 15, 1897	370
GUATEMALA:	
Tariff modifications, June 23, 1897	739
HONDURAS:	
Abolition of tobacco monopoly	343
Agricultural conditions; letter from President Bonilla	190
Concessions to United States companies	343
Honduras syndicate concessions	742
Tariff changes	343

	Page.
INDIA RUBBER:	
Method of extraction, Bolivia	902
MCKINLEY, PRESIDENT WILLIAM:	
Addresses at opening of Philadelphia Museum	9
MEXICO:	
Agricultural and industrial development	943
American manufactures	380
Cereal crop, 1897	380
Commercial agency established	943
Extending trade with	345
Government building, proposals	35
specifications	745
Manufacturers' permanent exhibition	43
Mining tax, 1897	190
President's Message, 1897	746
Railroad, Chihuahua to Pacific coast	533
Shoe factory proposed	568
Steamship line to San Francisco	772
Sugar manufacture	745
Telegraph service	35
Tonnage dues exempted from vessels carrying coal cargoes	569
Trade with foreign countries, 1896	917
Vessels exempt from United States tonnage dues	945
Valuation of imports	943
Yaqui gold mines	944
irrigation canal	380
MINING:	
Concessions in Peru	926
Gold fields discovered in Peru	570
Guarico gold regions, Venezuela	774
Yaqui gold mines, Mexico	944
NATIONAL ASSOCIATION OF MANUFACTURERS:	
Description of	167
NIAGARA PAN-AMERICAN EXPOSITION:	
Proposed enterprise	565
NICARAGUA:	
Bicycle duty reduced	381
Bluefields, exports, 1897	569
Boundary with Costa Rica established	909
Gold export tax increased	773
Industrial and agricultural resources	346
Mines of	535
National Museum at Managua	570
National Railroad for sale	944
Premiums for agricultural products cultivated	747
Public-lands, prices	195
Railway proposed	569
Rubber export tax rescinded	381
Tobacco monopoly	194
Typewriters, market for	569
PARAGUAY:	
Business prospects	36
Cocoanut exportations	923
Immigration and colonization law	924
PERU:	
Gold fields discovered	570

	Page.
PERU—Continued.	
Machinery exposition at Lima	351
Mineral resources	540
Mining concessions	926
Oil fields of	927
Payment of fiscal dues	381
Perené agricultural region	944
Trade and resources, 1896	537
Salt-tax revenue	945
PHILADELPHIA MUSEUM, U. S. A.:	
Inauguration of	9
PUBLIC LANDS:	
Official prices in Nicaragua	195
RAMIE:	
Cultivation and manufacture	375
ST. LOUIS SPANISH CLUB:	
Description of	181
SANTO DOMINGO:	
Credits to merchants in	773
Currency law, 1897	352
Railroad, Puerto Plata to Santiago	748
Surtax on tariff duties	773
Sugar industry	37
SUGAR:	
Manufacture of, in Mexico	745
Plantations in Santo Domingo	37
TARIFFS:	
Changes in Argentine Republic	524
in Colombia	526
in Ecuador; surtax on import duties	568
in Honduras	343
in Santo Domingo; surtax enacted	773
in Venezuela	369
TRADE OF AMERICA:	
Presentation of the first volume of the Commercial Directory to President McKinley	884
TRADE RELATIONS IN AMERICA:	
Article on general conditions	1
Isthmian canals as a means of intercontinental development	323
Mexico, Central America, and West Indies	513
Northern coast of South America	717
Transportation facilities as a factor of trade	157
Western coast of South America	877
TRADE WITH LATIN AMERICA:	
Imports and exports of United States—	
April, 1897	196
May, 1897	205
June, 1897	356
July, 1897	548
August, 1897	751
September, 1897	927
UNITED STATES:	
Chattanooga trade	38
Commerce with Latin America—	
April, 1897	196
May, 1897	205

UNITED STATES—Continued.
Commerce with Latin America—Continued. Page.
June, 1897 ... 356
July, 1897 ... 548
August, 1897 ... 751
September, 1897 ... 927
Discriminating tonnage and import duties ... 218
Inauguration of Philadelphia Museum ... 9
Iron house construction for export ... 773
Market for breadstuffs ... 749
Mexican shipping exempt from tonnage dues ... 945
National Association of Manufacturers ... 167
Niagara Pan-American Exposition ... 565
Review of the world's commerce, 1895–1896 ... 353
St. Louis Spanish Club ... 181
Trade relations with—
Mexico, Central America, and West Indies ... 513
Northern coast of South America ... 717
Western coast of South America ... 877
URUGUAY:
Carovilla to be established as a port ... 381
Meat products of ... 763
New ministry, November, 1897 ... 762
President Cuestas inaugurated ... 762
Rope and twine imports ... 381
Trade and commerce, 1895–1896 ... 559
Trade with United States, January to June, 1897 ... 762
Trade-mark registration ... 562
Watch and clock trade ... 570
Yellow-fever microbe discovered by Professor Sannarelli ... 367
VENEZUELA:
Agricultural products ... 940
Butter and lard trade ... 945
Caracas, commerce for 1896 ... 765
Cattle shipments ... 946
Coffee and cacao cultivation ... 563
Farming opportunities ... 946
Guarico gold region ... 774
Heniquen cultivation ... 946
Immigration agency in the United States ... 219
Lard and butter tests ... 764
Maracaibo irrigation canal ... 382
wharf charges ... 939
New ministry, 1897 ... 368
Orinoco Company's concessions ... 774
Railroad law ... 767
Railway, Coro to La Vela ... 570
Puerto Cabello to Valencia ... 40
Regulations to prevent collisions at sea ... 382
Tariff changes ... 369
classifications ... 946
Warehouse at Caracas ... 39
WORLD'S COMMERCE, REVIEW OF, 1895, 1896:
Notice of ... 353

MONTHLY BULLETIN

OF THE

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V. JULY, 1897. No. 1

TRADE RELATIONS IN AMERICA.

In considering the trade relations of the United States with the Latin-American countries and the possibilities of future development, a fact which compels immediate attention is the importance of geographical considerations. These countries naturally arrange themselves, with reference to facilities of communication with the United States, in the following order: First, Mexico; second, the West Indies; third, Central America; fourth, the Atlantic seaboard of South America; and fifth, the Pacific Coast.

Mexico, of course, lying closest to the United States, has been placed within easier reach of its important trade centers by the recent development of railroad lines, as well as by the extension of steamship service. The West Indies are intimately connected with this country by regular lines of vessels and are in relatively close proximity to its Southern ports. The Atlantic side of Central America has a steadily developing trade with New Orleans and other cities of this country. This important strip of trade territory finds its natural market in the United States. The foregoing divisions—that is to say, Mexico, the West Indies, and Central America—will naturally gravitate more and more to their nearest neighbor, the United States, in the purchase of manufactured goods as well as of food stuffs, as intercourse is promoted and their custom is intelligently and industriously sought. This

portion of the prize of Latin-American trade can scarcely escape this country, if it but earnestly strives for it. It is in South America, proper, that Europe is really entrenched. It is there that the United States must meet the serious competition of its future commercial rivals and seek to combat disadvantages that are readily apparent to all who examine the subject. Let me invite attention, very briefly, to the most recent figures of the trade of the geographical divisions mentioned.

With Mexico, according to the latest consular reports, the trade of the United States is increasing at a ratio which promises rich results with more energetic work. In the calendar year 1895 it exported to Mexico about $17,000,000 worth of merchandise, or nearly as much as Mexico's entire imports from Great Britain, France, and Germany combined. The following year (1896) Mexico's purchases from the United States increased $4,000,000, while on the other hand Mexico had no reason to complain of a lack of liberality in its purchases from her. During the fiscal year ending June 30, 1895, it purchased more than $15,000,000 worth of goods from Mexico, or nearly $4,000,000 more of its products than were taken by Great Britain, France, Germany, and Spain combined. It would seem that if the United States buys so much more from Mexico than those countries do, it ought to sell to her in the same proportion. That this is not now the case is due in great part to the lack of the necessary enterprise, without which it will be difficult to hasten the decline of the already waning power of the long established but still vigilant trade interests of England, Germany, and France in its sister Republic. The opportunity is there. The asperities of the Mexicans toward the United States, growing out of the war of half a century ago, have almost entirely disappeared, and, under the wise and energetic administration of President Diaz, closer relations with this country are being sedulously cultivated. Capital, enterprise, and industry from the United States are constantly flowing into Mexico, and the commercial relations of the two countries, if no untoward accident prevents, will develop rapidly within the next few years.

Trade with the West Indies has, of course, been seriously affected during the past two years by the insurrection in Cuba. Comparing the United States Treasury figures for 1895 and 1896,

we find that there was a falling off in one year of considerably more than $12,000,000 in imports from Cuba and of over $5,000,000 in exports to that island. Compared with 1894, the figures for 1896 show a reduction of over $25,000,000 in imports and of nearly $13,000,000 in exports. Under normal conditions, Cuba is almost entirely dependent upon the United States for a market for her products, and with a proper reciprocity arrangement its sales of manufactured goods there could be greatly increased. American capital invested in Cuba already aggregates a vast sum, and with the restoration of peace and order to the island the development of the interests of the United States there to great proportions would be but a question of time.

The same considerations apply, more or lesss, to the other West Indian islands. The British colonies, for example, with the exception of Jamaica, are much larger customers of the United States than of the mother country, and find their chief markets in this country. In Jamaica the conditions are rapidly changing in favor of the United States. "Up to within a few years," says the United States Consul at Kingston, under date of September 26, 1896, "United States was unable to compete with England in manufactured goods. To-day our country bids fair to outrival her."

Of the Central American countries, British Honduras affords the most striking evidence of the general drift of trade toward the United States. Being a British colony, its preference would naturally be for English products. According to a recent report from the United States Consul at Belize, however, "almost the entire increase in imports in 1895 over the previous year, omitting Mexico, was from the United States." The American Consul thinks "the increase is likely to continue, as the people are becoming more and more accustomed to the use of our products. The superior quality of our goods," he says, "and the quick and frequent means of communication between the two countries give us a great advantage." A fact of great significance as to the intimacy of the trade relations which already exist is to be found in the adoption by British Honduras two years ago of the United States gold dollar as its monetary unit.

"In Costa Rica," a British Consul tells us, "the figures show that the United States and Germany have gradually gained on

Great Britain." The relative gain or loss is not stated, but the conclusion is gratifying.

To Guatemala the United States exported in 1895 $400,000 more than did Germany, and half a million more than did Great Britain. With proper effort this country will be able to reduce the share of all the European countries combined to a merely nominal percentage.

The United States consular officers in Nicaragua report that while the imports of that country amount to only about $3,000,000 per annum, the sales of our manufactured goods might be considerably increased. At present the exports and imports balance, each amounting in 1896 to about a million and a quarter of dollars.

Enough has been cited, perhaps, to show that the countries and islands of the Caribbean Sea, lying at the very doors of the United States, have responded first, as they might be expected to do, to the conditions which seem to be making for full commercial alliance with the United States. In my judgment the task of winning them to this country completely will prove an easy one, if we make intelligent use of the opportunities presented. But it can not be expected that such results will follow by merely sitting down and waiting for them to come. European rivals would not fail to profit by such neglect, as they have done in the past. They are vigilant, active, experienced, and know full well that the odds are so much against them that only indifference, or sloth, will enable them to check the diversion of this trade from artificial into natural channels. Success will come to the United States if it but seizes it, but unless it exerts itself success may slip from its hands.

When we look farther afield—that is to say, to the South American continent—the prospect is also brightening. There, too, the United States has certain advantages, but geographically they are not so great. A glance at a map shows that the east coast of South America is nearer to the Old World than to that portion of the New occupied by this country. A line drawn due south from New York would strike somewhere on the coast of Peru. In other words, the great body of the South American continent lies to the east of such a line. According to the chart of the United States Hydrographic Office,

showing tracks for full-powered steam vessels, Pernambuco, Brazil, is 3,700 nautical miles from New York, and only 200 miles farther from Plymouth, England. It is but 1,600 miles from Sierra Leone and a little less than that distance from the Cape Verde Islands. From Pernambuco to Lisbon is 3,200 miles. Rio de Janeiro is 4,700 nautical miles from New York. Buenos Ayres is more than a thousand nautical miles farther. Thus we find that the geographical advantage of the United States over Europe is very slight as regards the east coast of South America. With reference to the north coast, including Colombia, Venezuela, and the Guianas, it is much more marked, and the conditions described as affecting the nearer Caribbean trade apply also, more or less to this portion of the South American coast. But the east coast—comprising Brazil, the Argentine Republic, and Uruguay—is much more remote from the United States and much nearer to Europe than our citizens are apt to think.

The geographical conditions being thus almost equalized for them, it is not surprising to find that European competitors have, thus far, retained a firm grasp upon the South American trade Roughly speaking, the United States buys from South America from $110,000,000 to $150,000,000 worth of products every year, and sells to her less than $40,000,000 worth of products. In ten years the gain in exports from the United States to South America has been but $6,000,000, while the increase in imports has been five times that amount. There are many artificial obstacles to the competition of the United States in South American trade, such as long established use of European goods, carefully developed facilities of banking and transportation, and large investments of European capital there, but all of these may be overcome by concerted and industrious effort. Especial attention is called to the geographical feature of the problem, because it enforces the important lesson that, along the whole east coast, the United States has little or no advantage as to shortness of transportation and must be prepared to meet the English, the Germans, the French, and the Italians on nearly equal terms.

It is different with the west coast. A glance at the map will show an almost straight line from New York to the Isthmus of Panama. If a ship canal is cut through the Isthmus by either of the routes proposed, both New York and New Orleans will be

brought into easy and intimate communication with the whole Pacific coast of Mexico, Central America, and South America. San Francisco, of course, already enjoys such facilities. By means of an isthmian canal she will also be provided with an invaluable water route to the Caribbean Sea.

A study of the map shows with great distinctness that every portion of the United States is more or less interested in the development of Latin American trade. San Francisco is scarcely less concerned than New York, Philadelphia, Boston, Baltimore, and other ports along the Atlantic Coast. The stake of New Orleans, Galveston, Mobile—the whole Gulf coast—in the development of this trade is obvious at a glance while the interest of Chattanooga, Atlanta, Nashville, Memphis, and Savannah is hardly less important. Pittsburg, Chicago, St. Louis, Cincinnati, Cleveland. Louisville, Indianapolis, Detroit, Milwaukee, Kansas City, Omaha, Denver, Minneapolis and St. Paul look hopefully, and with good cause, to this valuable trade. There is every natural reason to anticipate the diversion of the commerce of the greater part of Latin America to this country, and we find in the admitted superiority of many lines of American manufactures, a strong incentive to competition with even the most advanced industrial nations of Europe. From every part of the globe comes convincing testimony of the popularity of American wares, especially of cotton goods, machinery, agricultural implements, hardware and mechanics' tools, furniture, boots and shoes, and leather goods of all kinds. To cite a significant instance applying to Latin American trade, the May number of the Board of Trade Journal of London contains the admission from a British Consul that United States building tools are driving the English article out of the market in Peru, because of "their neatness of make, cheapness, and mode of packing." Locks, hand plows, and sheet steel are also being imported by Peru from the United States, to the exclusion of the British products.

But systematic effort to make the most of these advantages is indispensable. The United States can not hope to reap a full harvest without careful cultivation of the soil. The details of such effort must be left to the enterprise of the manufacturers and exporters, and the various organized bodies which represent them. The function of the Bureau of American Republics is to

prepare the way by promoting a closer association of the Latin American countries among themselves and with the United States, and by collecting and distributing information of practical value to all concerned. It is gratifying to be able to state that during the past few weeks it has been my good fortune to receive abundant evidence of the interest of sister republics in this great work, and the cordial cooperation and aid of their able diplomatic representatives in the United States in formulating plans for greatly developing its usefulness on the lines laid down by the International American Conference, which, under the masterly genius of JAMES G. BLAINE, met at Washington from October 2, 1889, until April 19, 1890.

It will be remembered that he said on the occasion of the opening of that Conference: "We can not be expected to forget that one common fate has made us inhabitants of the two continents which, at the close of four centuries, are still regarded beyond the seas as the New World. Like situations beget like sympathies and impose like duties. We meet in the firm belief that the nations of America ought to be and can be more helpful, each to the other, than they now are, and that each will find advantage and profit from an enlarged intercourse with the others. We believe that we should be drawn together more closely by the highways of the sea, and that at no distant day the railway systems of the north and south will meet upon the Isthmus and connect by land routes the political and commercial capitals of all America. * * * It will be a great gain when we shall acquire that common confidence on which all international friendship must rest. It will be a greater gain when we shall be able to draw the people of all American nations into close acquaintance with each other, an end to be facilitated by more frequent and more rapid intercommunication. It will be the greatest gain when the personal and commercial relations of the American states, south and north, shall be so developed and so regulated that each shall acquire the highest possible advantage from the enlightened intercourse of all."

True to this lofty spirit, the Bureau of American Republics was established as one agency in the great work. The organic act of its organization was adopted by the Conference April 14, 1890, upon a report submitted by Messrs. JOSÉ ALFONSO, of Chili;

MATÍAS ROMERO, of Mexico; NICANOR BOLET-PERAZA, of Venezuela; SALVADOR DE MENDONÇA, of Brazil; and HENRY G. DAVIS and CHARLES R. FLINT, of the United States. Of the eighteen Governments represented, all present—fourteen in number—voted for the establishment of the Bureau, namely: Argentina, Bolivia, Brazil, Chili, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Mexico, Nicaragua, Paraguay, Peru, United States, and Venezuela. Ecuador, Hayti, Salvador, and Uruguay were not for the moment represented in the Conference; but all these countries at that time gave, and have since given, the Bureau their support and official recognition.

With fidelity to the wise purposes of its creation; with industry in the discharge of the duties its management enjoins; with an eye single to its conduct "for the common benefit of all;" and with such action and cooperation on the part of the Executive Committee as has been mentioned, I can not doubt but that the Bureau will soon become what it was intended to be, a great agency conducted on practical lines for promoting commerce and friendly intercourse among all the Republics of the Western Hemisphere, and the West Indian and South American colonies of European powers. To this end I shall give my best efforts, and in so beneficial and patriotic a work I think I may properly ask and confidently depend upon the hearty cooperation of every American. Let us all be actuated and inspired by "that larger patriotism which constitutes the fraternity of nations" until it has received "such an impulse as the world has not before seen."

Joseph P. Smith

INAUGURATION OF THE PHILADELPHIA MUSEUMS.

On the 2d of June, at the Academy of Music of Philadelphia, the President of the United States, attended by several members of the Cabinet, by the ministers of Mexico, Brazil, Chile, Venezuela, Switzerland, Costa Rica, Ecuador, Argentine Republic, Corea, and China, and by representatives of the Chambers of Commerce of different American nations, inaugurated the Museums of Philadelphia with the following address:

Ladies and Gentlemen: To have assembled the representatives of great commercial and industrial interests at home and abroad in such large numbers is so unusual as to make this a memorable event. Chambers of commerce and boards of trade, mayors of cities and governors of States, together with official visitors from fifteen other nations, unite to testify to the importance attached to this undertaking.

Everyone of our sister Republics of this continent is here represented through its special minister, and in a number of instances large delegations of prominent citizens have made long journeys at great sacrifice to participate in this significant occasion. To all we give a hearty greeting and a most hospitable welcome.

No ordinary object could have produced such an industrial convention. Interstate and international interests and courtesy have contributed to its success, but nothing less than a deep conviction in the minds of the people represented that the movement here begun will eventually effect permanent gains in their commercial relations can account for its wide and distinguished character.

The avowed aim of the Philadelphia Museums is to aid in the development of commercial and industrial prosperity. No worthier cause can engage our energies at this hour. It is a most praiseworthy one—the extension of trade, to be followed by wider markets, better fields of employment, and easier conditions for the masses. Such an effort commands the instant approval of all lovers of mankind, for with it is linked the prosperity of the humblest toiler and the welfare of every home and fireside.

The movement is inaugurated on broad and progressive lines. Its authors and promoters believe that the conditions of international commerce can be directly promoted by systematic study and demonstrated by scientific methods.

The distinguished body of gentlemen who have planned this organization have grasped great economic truths and are prepared to pursue them to their successful conclusion. Its generous support will increase its usefulness.

One national industrial undertaking prepares the way for another. A great exhibit like this is an education and an inspiration. It concentrates the attention of the citizens. It broadens their ideas, strengthens their confidence, promotes the spirit of friendly cooperation and rivalry, awakens a commendable ambition, and encourages effort in the utilization of all the forces and processes of production.

The Columbian World's Exposition at Chicago was the forerunner of this less general but more permanent contribution to the world's economic advance. Many of the Chicago exhibits here remain intact and have been intelligently supplemented to such an extent that the management of the Philadelphia Museums make the proud claim that their exhibition is the most complete and extensive of its class now in existence.

Not only has a wonderful demonstration been made of the products and advancement of our country, but those of all the American Republics. A spirit of friendly and mutually advantageous interchange and cooperation has been exemplified, which is in itself an inspiring help, not only to trade and commerce, but to international comity and good will. Good will precedes good trade.

The producer and consumer of both continents are here brought together in close touch and are taught to work together for the common weal. In order that new markets may be opened and a larger trade profitably conducted, the manufacturer must have the opportunity of becoming familiar with the character of the goods desired by the consumer. And so, too, the consumer should have the opportunity to examine the goods which the manufacturer is anxious to dispose of to him.

It follows, then, that a recognized central institution such as this is of real stability, whose integrity of management can not be questioned, with ample means can be made of inestimable advantage not only to a generation in a single country, but to a whole continent and for the vast future. Ability as well as capital are essential to the success of trade, and fortunately with both of these the Museums are well equipped. It is said that the data which can here be found ready for quick and accurate reference

is obtainable to a degree not even attempted anywhere else in the world.

Under the circumstances, and even at this early date, it is not too much to say that a movement of this kind is in its general scope national—aye, more than that, international in character—and to predict that its success, if wisely conducted, will surprise even its most enthusiastic friends and founders. Resting upon business principles, looking solely to the welfare of the country at large, benefiting other nations as well as our own, the intent and realization of this world's industrial object lesson is in accord with the best spirit of the age and worthy of the good will and helpfulness of every patriotic American.

I assure the promoters of this enterprise of the deep interest of our Government and the people in its success. I congratulate the citizens of Philadelphia, justly renowned for the Centennial Exposition, which first demonstrated to the world the marvelous development of our resources, that to them have been intrusted the care and completion of this great work.

Well and far-sightedly has this municipality acted in creating the new institution as practically a separate department of its government. With liberal appropriations of money and the gift of a valuable site, the people of this city, the birthplace of American liberty, have once more demonstrated their patriotic spirit and purpose, calling into fellowship and counsel representatives of the chief commercial bodies of this continent. The United States is a grateful debtor to Philadelphia, she contributed immeasurably to the triumph of liberty; she would now aid in the triumphs of labor.

Who can doubt that the deliberations of these able and public-spirited men, acting together freely and cordially, animated by a common impulse and a common interest, will result in still closer relations of international comity and a higher prosperity for all.

May God's blessing rest upon this worthy enterprise and upon those who shall labor for its welfare.

I now declare the Philadelphia Museums formally opened.

Besides the officers of the Museum the Ministers of Mexico and Costa Rica read the following addresses:

Mr. Romero said:

Mr. President, Gentlemen of the Philadelphia Commercial Museum: The diplomatic representatives of the Latin-American Republics in Washington feel highly complimented at the opportunity afforded them to witness the inauguration of the

Philadelphia Commercial Museum, and to express their appreciation of the transcendent importance of such an event.

The Philadelphia Commercial Museum is an institution intended to develop trade among the nations of this continent, and considering the short time it has been in existence and the large proportions that it has already attained and those that it will attain when its magnificent new building is erected and its work fully developed, it can safely be predicted that the Commercial Museum will become before long a very important institution, second only as a promoter of international trade, to Government legislation and to transportation facilities, and such than which for the furthering of the important object of the development of trade between the American countries no better means could be devised.

Legislation is, of course, the most important factor in promoting trade, because legislation can create, develop, and suppress it through the instrumentality of import duties. Transportation facilities are second only to legislation in their bearing on commerce, as high rates of transportation make trade impossible; but when these two factors combine to encourage trade there still remains the task of giving information to the manufacturers as to where they can obtain the raw materials that they require for their factories and as to their quality, cost, etc., and of giving similar information to the producers of the raw material about the manufactured articles that they need, establishing thus the exchange of merchandise to the equal advantage of both, because foreign trade is nothing but barter, and a nation can not consume foreign goods unless it produces and sells their equivalent in value.

The only effective way to increase trade is of course to produce cheaply, as commerce is a matter of convenience and not of sentiment, and no one will pay high prices for commodities produced in one country when he can obtain the same quality of goods at lower prices from another country. The United States constitutes in itself so large a market, that thus far all the energies of the country have been required to produce sufficient for home consumption, while but little attention has been paid to the opening up in foreign countries of a market for United States manufactures. But as this country is becoming a manufacturing nation and its production now far exceeds its consumption, the time is fast approaching when efforts will be made to open up new markets and when this country will come in competition with the principal manufacturing nations of the Old World for the sale of its manufactured products.

The high wages paid in the United States have so far been an obstacle to cheap productions and consequently to the acquisition

of foreign markets, but the ingenuity of American inventors and mechanics has solved the problem by inventing and using machinery, which, keeping the high wages for the benefit and elevation of the American wage earner, cheapens considerably the cost of labor, allowing this country to compete in some wares in Europe, and even in the East, with nations which have far cheaper labor.

The name "Philadelphia Commercial Museum" is really a very modest one, considering the important objects that this institution has in view and the large proportions that it has already attained. I am not aware that any similar institution on such a large scale as this is in existence in any other country, not even in those of the Old World, where the expansion of commerce and a keen competition has made them use every device for the promotion of international trade. It will always be to the credit of the enlightened and patriotic men who conceived the idea of founding the Museum, and who have worked for its establishment, and also to that of the city of Philadelphia, which has encouraged and so far liberally supported it, to have inaugurated so important an institution, and one which must acquire, and which is already acquiring, a national, nay, even an international character.

I beg to be allowed to make a personal allusion referring to one of Philadelphia's foremost citizens, Dr. WILLIAM PEPPER, through whose instrumentality the Philadelphia Commercial Museum has been so successfully established. I do not need to praise Dr. Pepper before a Philadelphia audience, where he is so well known, and I will only say, what everybody knows here, that he is always ready to promote anything which is for the welfare of his city, his country, and humanity, as when he, at his own and his friends' expense, among whom are several public-spirited ladies, undertakes anthropological and archæological researches throughout the world for the advancement of science, which must necessarily redound to the benefit of all nationalities. The high qualities of Dr. PEPPER are appreciated not only in his own country, but also in foreign lands.

The diplomatic representatives in Washington of the sister Republics of the American continent, who are earnestly anxious for the increase of the trade with the United States, believing that in working to that end they serve the best interests of their respective countries, because the proximity of their respective markets and other obvious considerations make very desirable the increase of trade among them, can not fail to greet with keen satisfaction the inauguration of the Philadelphia Commercial Museum, which is quietly but practically and efficiently trying to attain that desirable end. We find no fault with our trade with European nations,

but we earnestly desire to increase our commerce among ourselves, opening up new markets in the continent of the future.

The Pan-American Conference, which met at Washington in the autumn of 1889, established a Commercial Bureau of the American Republics with very much the same object as that which the Philadelphia Museum has in view. But the disproportion of the means at the disposal of the two institutions and the fact that the Philadelphia Commercial Museum has in view commercial objects only, uninfluenced by any political bias, accounts for the different results attained by each of them. Instead of their being antagonistic to each other, they pursue the same end, and they should be adjusted in such a way that the one will be the complement of the other.

For those who have faith in the increase of the commercial relations between the nations of this hemisphere, the formal inauguration of the Commercial Museum in the presence and with the encouragement of the enlightened and eminent statesman who now fills the high office of President of the United States, the highest in the land, anxious for the prosperity of this great country, whose wise and patriotic words of encouragement and good will toward his neighbors we have been glad to hear, is an event which we will never forget and which more than compensates us for any and all the disappointments we may have experienced in consequence of the artificial barriers and obstacles that have from time to time been put in the way of trade. The event we have assembled together to celebrate to-day shows very clearly that the certainty of such increase may be regarded as a foregone conclusion, and that though this increase may be retarded by obstacles or hindrances placed in its way, these obstacles, being of a transitory nature, can only retard, but can not prevent it.

We earnestly desire that the Philadelphia Museum, which has been inaugurated in so promising a manner, will accomplish before long all the results that it is aiming to attain to the credit of its promoters and its supporters and to the welfare of all the nations of the Western Hemisphere, and the attainment of that end we will do all in our power to further.

Mr. Calvo said:

Having been on this all-important occasion called upon to voice the sentiments of the people of Central America, nothing can be more gratifying to me than to once again bear testimony to the very lively interest with which every idea, every movement calculated to strengthen the cordial relations maintained at all times with this privileged nation, is welcomed in that most beautiful region of the continent.

And yet, gentlemen, I needs must speak of Central America as though it were a far-away land, although my country, the peaceful and progressive Republic of Costa Rica—which is the southernmost Central American State—is nearer to the city of Philadelphia than California and other portions of the territory of the United States of America; and this because we are not known, and, immediate neighbors though we are, we well comprehend that in this country we appear to the majority as if we were inhabitants of the uttermost ends of the earth.

Entertaining this conviction, our countries, anxious for advancement and well being, and thoughtfully contemplating the grandeur of the political institutions and the marvelous development of this great nation, give their earliest attention to every effort tending to facilitate means of communication, to encourage a knowledge of each other, and, in short, to closer bind commercial relations, since nature offers us opportunity so to do to our common advantage through the diversity of the gifts with which she has favored our soil.

To the city of Philadelphia belongs the honor of having conceived the idea and of having realized the thought, as grand as it is practicable, to which it to-day hopefully devotes a great part of its energies; and it can not be doubted, in the presence of the success we are witnessing, that the Museums inaugurated to-day will contribute powerfully toward strengthening the sentiments which look to the realization of the admirable ideal of fraternity among the nations of the continent.

As an offspring of Central America, the future emporium of the commerce and civilization of this Hemisphere, I greet the enterprising Americans of the north, and, especially as a son of Costa Rica, imbued with the aspiration to secure the happiness of the people through education, peace, and labor, I cordially congratulate the very cultured city of Philadelphia on this step, undoubtedly the one best calculated to secure the realization of a fruitful combination of mutual interests and reciprocal advantages.

At the banquet given by the Philadelphia Museums and the Manufacturers' Club at the Bourse, the President of the United States delivered the following address:

Dr. PEPPER, Gentlemen of the Manufacturers' Club, Delegates to the International Convention, Ladies and Gentlemen:

For the cordiality of your reception I am indeed grateful, although from my experiences in this great city I do not consider

it wholly and altogether surprising and unexpected. Indeed, a very recent visit to your city gave me an opportunity to feel the welcome heart-touch of the people of Philadelphia and enjoy their splendid and boundless hospitality, which I can not soon forget.

And I must tell you that from first to last I have been deeply impressed with the scenes witnessed in Philadelphia to-day, where we have all observed the remarkable spectacle of the representatives of all the American Republics, with the products of their skill and their soil, in one common warehouse for comparison and observation, thanks to Dr. PEPPER and the Philadelphia Museums; and among an audience composed so largely of manufacturers as this magnificent gathering is, I always have been and trust ever to be in the truest sense at home. The first great convention of these Republics was that useful and ably organized in 1890 by the matchless diplomacy of that splendid American, James G. BLAINE. The proceedings of that International American Conference gave the first great impulse to international arbitration and stimulated business confidence and activity. Seven years ago he brought the governments of this continent together and taught the doctrine that genuine reciprocity in trade required reciprocity of information. And it was his genius, and that of gentlemen I see here around this board to-night, that originated the Bureau of American Republics, located at Washington, which has already done much good, and which, I believe, will yet play an increasingly important part in our trade relations with the governments supporting it. The more information we have about each other and the products of the countries we represent, the better purchasers and consumers we are sure to become.

My fellow-citizens, there is no use in making a product if you can not find somebody to take it. The maker must find a taker. You will not employ labor to make a product unless you can find a buyer for that product after you have made it.

Gentlemen, I am glad to meet the representatives of the American Republics here to-night. I am glad to meet the representatives of all the governments of the world here to-night. I have met the manufacturers of Philadelphia and the State of Pennsylvania before. I met you in the days of your highest prosperity; I can not avoid meeting you if I would, and I would not if I could, in this, your hour of somewhat prolonged adversity.

But let me tell you, my countrymen, that resuscitation will not be promoted by recrimination. The distress of the present will not be relieved by a distrust of the future. A patriot makes a better citizen than a pessimist. And we have to be patient.

Much as we want to move out of the old house, we can not do

it until the new one is finished. A tariff law half made is of no practical use except to indicate that in a little while a whole tariff law will be done. And it is making progress; it is reaching the end, and when the end comes we will have business confidence and industrial activity.

Let us keep steady heads and sturdy hearts. The country is not going backward, but forward. American energy has not been destroyed by the storms of the past. It will yet triumph through wise and beneficent legislation.

Philadelphians have in the past shown what busy industries and well-employed labor can do to make a great city and a contented population. They do not mean to accept present conditions as permanent and final. They will meet embarrassments as they have bravely met them in the past, and in the end will restore the splendid industries and the magnificent labor to their former condition and prosperity. And, gentlemen, Philadelphia is but a type of American pluck and purpose everywhere.

Besides the President, the Governor of Pennsylvania, and other officers, the Minister of Brazil pronounced the following address:

GENTLEMEN: The members of the Diplomatic Corps, who represent the nations of America in Washington, have honored me with the task of speaking for them on this important occasion. An authority in diplomacy said last year that the most successful diplomat is the one who is never spoken of—and I could add, the one who never speaks in public. So you all know that I am aware of the difficult rôle assigned to me by my kind friends.

This is a solemn occasion. We have to-day on this historic ground, in the very city of the Independence Hall and in the Keystone State of the American Commonwealth, laid the corner stone, so to speak, of a monument destined to congregate the products of this continent within its walls—a monument to Industry, which will spring from this soil as rapid and majestic as the giants of the forest in the tropical regions. All our nations are invited to contribute their share in a permanent and evolutional exhibition of the products of every zone of our hemisphere. Every active member of this large aggregation of countries, like the madrepora of the Pacific, will be set at work to build a mighty structure. Every nation is called upon to bring to the historic city the productions of human toil. By means of comparisons trade will be stimulated, commerce enlightened, and the principle of brotherhood among American men firmly established. This will be the

center of the industrial life for all the inhabitants of the lands comprised between the Atlantic and the Pacific.

Sitting at their tables, the officers of this institution, at the call of every merchant of this continent, will distribute information by mail and wire, and at a moment's notice will tell to the trader in Manaos, in Valparaiso, in Buenos Ayres, in Chicago, and in Jacksonville the actual stock of rubber, nitrate, wool, wheat, and oranges in the marts of the world. Such is the machinery set in motion to-day; its future development can be surmised, but not reckoned. With outstretched arms and joined hands around the festive board, as in Scotland for "Auld lang syne," we, Americans all, hosts and guests, are here to celebrate a ceremony of continental good feeling.

It is based on this communion of interests, which called here together the representatives of the Chambers of Commerce of the North, Central, and South American countries, that I am sure that the influential commissioners of the manufacturers and merchants of this country have gone to Washington to plead our common cause under the dome of the Capitol. They have gone there to say that this continent is to-day covered by a net, the meshes of which are so connected that if one is broken the whole combination will be impaired; that our eighteen republics, with similar institutions and similar purposes, are destined in future, if not to be bound in a continental confederation, to constitute at least an American Zollverein; that henceforth the motto *E pluribus unum* will be realized in the commercial sense. To attain such an end your commissioners have certainly said that the need of the times is not retaliation, but real reciprocity; that the North and the South have entirely different products, which can be interchanged with mutual advantage; that some of our raw materials are as indispensable to you as some of your manufactures are necessary to us; that the two interests ought to be harmonized and not arrayed for conflict; that if protection is to be the lemma of the Government of this country it can not be coercion for the other countries of the continent.

They must have said that there is not a good reason to tax the nitrate and wool of Chile; to discriminate in favor of Australia and against the Argentine Republic in overtaxing the carpet wool of the latter; to take from the free list the hides and skins of the Argentine, Uruguay, Brazil, and Mexico, as when the shoe pinches in Massachusetts it also pinches all over the eastern side of the continent; that the taxing of goat skins will either make the ladies of this country go barehanded or pay double for their gloves; that the duties on rubber would shut your factories, as the production of this raw material falls already short of the consumption, and you would have to buy your rubber coats and shoes,

belts, and buttons, as well as your bicycle tires, either in Europe or in Brazil, whither this industry would migrate; that, finally, to tax the fibers of Brazil, Mexico, and Central America will be equivalent to decree that mats, ropes, bagging, and other textures be made so dear that the similar European products, with raw materials from India, can close your factories. They must have said that a nation which consumes annually 2,000,000 of long tons of sugar and only produces 14 per cent of it, can well afford to admit free all raw sugars without deviating from the programme of protection to national industries, as the only visible sugar industry in this country is the Refining Industry, and that the protection to the inconsiderable production of raw sugar in the United States results only in the higher price for one of the first commodities of life.

And what must they have said about coffee? They must have said that twelve American nations pay homage to King Coffee, and that a tax on coffee of 2 cents per pound would deprive the consumer of one pound in every four that he buys; that coffee, being a preventive against alcoholism and a commodity of the laboring classes, is a beverage, the use of which should be encouraged by the friends of temperance; that general statistics place the consumption in the United States at 9 pounds per capita, while the truth is that, excluding the Eastern States, consumers of mild Asiatic coffees, the real zone of consumption of South and Central American qualities increases the capitation two-thirds. Your commissioners have surely asked if the Western consumer is not going to be taken care of. They must have asked the meaning of such a tax, and explained that if the importers can store this year's surplus of 3,000,000 bags of Brazilian coffee and make a nice job of it by selling the coffee after it is taxed, the Brazilian producer, who brings to the markets of the world 66 per cent of the article, ruined by prices below cost of production, will be compelled to abandon the culture of coffee and try cotton and other articles produced in this country; that after a successful speculation of two years and a half the importers of coffee, and, worse than that, the consumers of coffee, will find the price of it more than doubled on the 1st of January, 1900, due to the fact that the importers will have killed the goose of the golden egg.

Resuming, your commissioners must have added that, without free raw materials stipulated in treaties of commerce for a number of years necessary to give stability to trade, no reciprocity arrangements can be made, as coercion will not coerce independent nations.

All this your manufacturers and merchants must have said, and I thank them in behalf of my colleagues for their hypothetic sympathy. If my surmise is not right then your plan is wrong, and

the opening to-day of your temple of industry will be equivalent to the opening of the Temple of Janus, the Roman god of two faces, the doors of which were kept closed in times of peace and only opened as a sign of war.

But there will be no war; prudent counsels will prevail. We have no kings to decide for us and oppose the will of the nations. We have passed beyond that on this continent of ours; the sovereignty resides in the people, and the people have a long head. It is not in the power of a single man, and not even in the power of a generation of men, to distort the logic of history and the manifest destiny of democracy. The eloquent words, full of sympathy for the Latin-American Republics, delivered to-day by the chief of the nation, are already a sign of harmony and good understanding. Fairness of dealing, consciousness of its rights and respect of the rights of others are the principal traits of the nation which in little more than a century has come to the front rank of the powers of the world, not by brutal force, but by the culture of the arts of peace. The inauguration of the Philadelphia Museums is another step in the right direction. When in course of time the New Zealander of Macaulay shall visit the vast solitude of the ruins of London, when the Brazilian of the unborn capital of my motherland shall search the stones of the monastery of Batalha for the annals of a past greatness, and the citizens of Cuba shall unearth in the foundations of the Escurial the symbol of a past martyrdom, from the Bay of Hudson to the Straits of Magellan a mighty machinery of freedom shall be in action, driven by the compound genius of two great races, already allied in your language, the Saxon and the Latin, and the motive power shall be merely and simply the good will among American Republics.

Friends, we are building better than we know.

The following is the address prepared by Minister Garcia Mérou for the ceremonies of the inauguration, but which was not delivered.

Gentlemen: Permit me a few words only, spoken in English, and perhaps somewhat brokenly, in order to add my congratulations to those which have honored the opening of the Philadelphia Commercial Museums, expressing my best wishes for the prosperity of that establishment. I think few are more entitled than I to do so, for the Argentine Republic was one of the first countries to understand fully the commercial importance of the institution we have been considering this day, by voluntarily offering to it the collections of her natural products which were exhibited at the

World's Columbian Exposition in Chicago. That decision, applauded by everyone in my country, was as much in harmony with the sentiments of warm friendship with which this great Republic has always inspired us, as with our sincere and earnest desire of promoting by every means at our command the advancement of the political and commercial relations which unite us with her.

I shall detain you but a brief moment, and I fear that this subject may not be in accord with the sentiments generally predominating at an after-dinner gathering; but, gentlemen, I would not be faithful to my aspirations nor to my strongest desires if I did not assert in the beginning, in that frank and open manner with which one should speak to men tried in the struggle of business, to the noble representatives of industry and commerce, that of all the blessings, as I believe, that the Commercial Museums whose inauguration we celebrate is called upon to diffuse, none is more worthy the devotion of the eminent gentlemen who represent the interests of the new institution than that of tending in an efficacious manner toward the establishment of a vast intercourse, mutually advantageous to the United States and the nations of Latin-America.

Surely the small percentage your commerce commands in the total of our imports and exports is not new to you. This fact has been pointed out this very day in explicit terms, as it was done years ago by the commercial commission sent by the late President Arthur, and some months ago by the president of the Manufacturers' Association, Mr. Search, in an interesting article in the North American Review, and at the beginning of last month by my distinguished friend, Mr. Flint, in the pages of The Forum. As regards the country which I have the honor of representing, I must state that, although it is true that we buy from the United States more than you buy from us, our commerce with this country is very small when compared with that of Great Britain, Germany, France, Belgium, and other countries.

Only some days ago a noted statesman who occupies a prominent position in the Senate of this country, in speaking of the American merchant marine, asserted that during last year no steamers bearing the American flag had entered the Bay of Buenos Ayres, a city of 720,000, and already one of the most important commercial centers of the world. I believe it to be a fact, and in corroborating it simply remark that from the year 1854 up to 1868 the number of American vessels which came to our ports was at times larger than that belonging to the maritime nations of Europe.

It would not be proper in these moments for me to examine the reason of this decadence and to contribute to the study of

this question by adding any observations to those made on this matter by the honorable persons just mentioned. I would be neither courteous nor diplomatic to investigate to whom belongs the greater responsibility for this regretful abandonment, or upon whom the blame should rest. Permit me to confine myself to the limits of strictest courtesy by merely insinuating this doubt as the only reproach directed toward those who may deserve it. Of course it is more logical to suppose that the disdain may have been on the side of the statesmen of the more powerful nation, which was marching on in the path of progress with the seven-league boots of the legendary giant, and which were applying the last touches to the work of building up a great nation on the basis of freedom and labor, bringing it in one brief century, by rapid advances, to its present stage of civilization, as though taking for their motto the superb verses of CORNEILLE's hero:

> Mes pareils a deux fois ne se font point connaitre
> Et pour leurs coups d' essai veulent des coups de maitre.

South America, indeed, has been and still is very little known in the United States, whilst your institutions, your laws, the principles of your Government, your marvelous advancement, your material and moral greatness are being observed and studied by us with the keenest interest. Referring again to the Argentine Republic, perhaps it will not be amiss to say that our institutions are the same as yours, and that the works of your leading statesmen, as also those of the most noted commentators of your Constitution, have been officially translated and published in the Argentine Republic. By this means we have become familiar with the eloquent pages of the Federalist and the writings of CLAY, CALHOUN, WEBSTER, and the essays of PASCHAL and STORY expounding your Constitution. I have myself taken that strong intellectual food whilst sitting on the benches of the university, and every man of my generation is acquainted with the taste of that lion's spinal marrow.

On the other hand, how few among the eminent statesmen of this great Republic bear in mind these details and give to them their true importance. I make this additional remark without complaint or recrimination; because, after all, gentlemen, the nations of South America are far from reaching as yet, in their laborious evolution, the power and the greatness of the United States, and I imagine that it is more natural that we should follow in the footsteps of those who have preceded us in the march of progress, searching their history for useful lessons and examples worthy of our imitation.

The southern part of our continent, however, already constitutes an entity of the greatest importance and a group of civilization

which, if not comparable to that of the oldest nations of the world, is in the way of equalling most of them. Nature has given us in profusion her greatest treasures, and human effort every day enlarges its conquests and solidifies its progress. At the austral section, the tourist, leaving Santiago of Chile and crossing the Andes at an elevation of 11,000 feet, can pass through Buenos Aires and Montevideo and reach Rio de Janeiro in eight days, thus visiting the capitals of four Republics, which together have a population of more than 25,000,000, and send out products amounting to $500,000,000 annually.

Those four nations have a perfect constitution and organization; their railway lines cross their territories in all directions; their prairies are overrun with cattle; their ports are frequented by vessels from all parts of the world; into the hearts of their sons have been instilled the sentiments and pride of their respective nationalities; in their cities abound public schools like those which have transformed this nation and which were introduced in Chile, Uruguay, and the Argentine Republic by our great statesman, Sarmiento, instructor in his youth, afterwards minister to Washington, and finally President of the Argentine Republic, pupil and friend of your ever-remembered Horace Mann.

I have failed, gentlemen, in my purpose, and so perhaps wearied your attention. I am about to close; but before doing so, allow me to ask you to meditate upon the magnificence of the field offered by those four nations—referring to those countries only with which I am better acquainted—for the increase of your vast industry and your admirable spirit of invention and enterprise. Allow me also to remind you that, as the renowned English historian of the eighteenth century so ably says, "the bond of intellectual sympathy alone is far too weak to restrain the action of colliding passions, and it was reserved for political economy to supply a stronger and more permanent principle of unity."

The Commercial Museum of Philadelphia will facilitate all the efforts which may be directed toward establishing that unity with the exhibition of our products and the data it may furnish to the business men of our respective countries. But in order that our plans may not be frustrated, it is necessary to execute them with decision and enthusiasm, without petty restrictions, leaving the doors of your markets wide open to the fruits of our production, so as to avoid our being compelled to close ours to the fruitful supplies of the products from this soil, and to the end that all the generous vows which have been made this day may be converted into practical deeds in the near future.

Gentlemen, for the prosperity of this great nation, for the happiness of His Excellency the President of the United States, and for the success of the Commercial Museum of Philadelphia.

ARGENTINE REPUBLIC.

WOOL SHIPMENTS.

[Buenos Aires Herald, April 8, 1897.]

A prominent American wool buyer in this market estimates his actual purchases of the season's clip at not far from $2,000,000, United States gold. He has just chartered a large steamer to load entirely with wool for the States.

BOLIVIA.

LAW REGULATING CONCESSIONS AND OWNERSHIP OF RUBBER-TREE LANDS.

THE NATIONAL CONGRESS DECREES:

ARTICLE 1. The rubber trees, or other wild trees or plants available for industrial purposes, which may grow in the forests or lands not legally held by individuals or duly authorized companies, are hereby declared to be the property of the Government.

ART. 2. All natives or foreigners are entitled to the right of exploring the public forests in search of rubber trees, or any other tree or plant of the kind above mentioned.

ART. 3. No previous license is required for said explorations, which may be made by any number of persons at the same time in the same forest or region.

ART. 4. The Government may grant concessions of rubber trees, and of the soil on which they stand, under the provisions of the present law.

ART. 5. The concession shall be granted by "estradas," or groups of one hundred and fifty trees, and the petitioner must state in hectares the area of the land asked for, according to article 13.

ART. 6. The persons who have been residing in the community for a period of five years shall be considered the proprietors of the land which they may possess, provided the area of the land does not exceed seventy-five hectares.

ART. 7. The national delegates (delegados nacionales) in the territories of the northwest and the prefects in their respective departments may grant concessions of rubber-tree lands up to five hundred estradas to an individual and up to one thousand to companies legally constituted. Concessions of a greater number of estradas shall be granted by the legislative chambers, and the interested parties must comply with the formalities, previous to the concession, before the properly constituted authority.

ART. 8. Individuals and companies who, either by title of discovery or by that of legal transfer, may actually find themselves in possession of estradas, the number of which not exceeding that mentioned in the foregoing article, shall be entitled to the concession of the land which they occupy by the national delegates or prefects, upon previously showing evidence as to their possession.

ART. 9. All grantees shall pay the sum of fifteen bolivianos (Bolivian dollars) for each estrada which has been granted, and the payments shall be made on installments of one boliviano per year. At the expiration of that period the grantees shall have the absolute right to the ownership of the estradas granted to them, without taxation and having no other expenses than those incident to the execution of deeds. The grantees shall also have the same right to a lot of twenty-five hectares for every hundred estradas which had previously been granted. The twenty-five hectares may be comprised in a body or granted separately, as the interested parties may choose, and will be situated outside of the perimeter of the estradas. To enjoy these rights it shall be necessary that the grantee shall previously prove that he has paid all the installments to which he is bound, according to the provisions of the present article.

ART. 10. The grantee may acquire the rights stated in the foregoing article before the expiration of fifteen years, upon paying the total amount of the installments.

ART. 11. Those who, either by donation, purchase, premium, or by contract with the Government, have acquired or shall acquire possession of public land shall pay the sum of 7.50 bolivianos for the rubber trees standing on said land, in the form provided by the foregoing articles.

ART. 12. The ownership of the lots mentioned in article 9 shall be governed by the general laws relating to colonies.

ART. 13. Any person asking concessions of estradas shall be obliged to appear before the prefects or before the national delegates in the regions in which they exercise their jurisdiction.

The petitioner shall state his name, domicile, and profession, and also the title which shall be given to the concession; the fact of the discovery, if it be that the petitioner has discovered any estrada, or the fact of the possession the petitioner actually has, the limits of which must be established by means of paths marked out with fixed and visible signs; the number of estradas that he desires to acquire; their situation; the area of the land which they occupy, their limits, and the names of the nearest neighbors.

The petitioner shall present with his petition a graphic plat of the ground.

ART. 14. Upon the presentation of the petition the prefect or the national delegate and their respective secretaries shall in the same petition acknowledge the receipt of it, over their signatures. The prefect or delegate shall order the petition to be registered in a special book which shall be opened for that purpose in the office of the notary of the treasury (notaría de hacienda), and shall also direct the publication of said petition by the press of the place where the estradas are situated, or of the place nearest them, three times consecutively every twenty days, and proofs verifying the demarcation of the land petitioned for shall be ordered to be admitted.

ART. 15. In case of no opposition having been made within the sixty days following the last publication, the petitioner having proved the fact relative to the demarcation of the land, the prefect or the national delegate shall direct the marking out of the estradas as well as the verification of the number of trees which said estradas contain; the decree so directing shall be notified to the contiguous neighbors, if there be any.

ART. 16. The verification above mentioned shall be witnessed by two experts, one appointed by the petitioner, and the other representing the Government. The expert representing the Government shall be appointed by the prefect or the national delegate.

The fees of the experts and their traveling expenses shall be paid by the interested party.

ART. 17. The experts shall draw a plan of the lot petitioned for and present the corresponding report stating the number and situation of estradas, specifying whether they are being worked or whether they are abandoned or in bad condition, the area of the ground occupied by the estradas, and whether it is in a state of cultivation.

ART. 18. The demarcation having been made, and the verification of the number of estradas made, the prefect or the national delegate shall issue the warrant of concession, directing the petitioner to be given possession of the land petitioned for, in the period which may be deemed necessary.

ART. 19. Every warrant of concession of estradas shall be published in the press and shall be registered in a special book which shall be opened to that effect, inserting the necessary documents, and those which the interested parties designate. A copy of these documents will serve the grantee as a title, and the original documents shall be kept in the archives.

ART. 20. In case of any opposition having been provoked in the period established by article 15, alleging a priority as to discovery and possession, the case shall be handed over to the district judge of the capital of the department or of the territory of the delegation, in order that the question be solved through the normal proceeding of the law. In the meantime, the respective prefect or delegate may issue a provisional warrant protecting the right of possession, and said warrant shall be appealable before the Supreme Government.

ART. 21. The opposition having been settled in court, the proceedings relative to the concession shall be prosecuted according to the provisions of articles 15, 16, 17, and 18; but if the opposition be made after the expiration of the period established by the present law, the prefect or the national delegate shall commit the parties to the ordinary judges, this being no obstacle for provisionally granting the concession of the estradas petitioned for. The warrant for the provisional concession shall be appealable before the secretary of the treasury (ministerio de hacienda).

ART. 22. The petitioner for the concession of estradas who shall allow a period of three months to elapse before complying with all the requirements previous to the concession shall forfeit all rights to said estradas unless some impediment or insuperable obstacle shall have prevented him from taking required action

ART. 23. The discoverers of rubber trees, and those who are in possession of estradas through subrogation in the legitimate rights of others, shall have preference as to the concession thereof, provided they formulate their opposition within the periods established in articles 14 and 15.

ART. 24. A period of two years is hereby granted to the possessors or occupants of estradas that they may apply for the concession thereof; in case of no application being made during that period, said possessors or occupants shall forfeit the rights of opposition and preference given them by articles 14, 15, and 23.

ART. 25. The failing in payment of any of the annuities exacted for the acquisition of estradas shall cause the right to the definite ownership thereof to be forfeited; in case of forfeiture, the Government shall resume the domain of said estradas and may grant concession thereof to those who may apply for it according to the provisions of the present law.

ART. 26. Any persons in possession of estradas who have not legally obtained the concession of the land they occupy shall be punished with a fine equivalent to twice the amount of the fifteen years' annuities.

Any person denouncing these clandestine possessions shall be entitled either to an award amounting to fifteen bolivianos, to be paid out of said fine, or to be preferred in the concession of the land denounced.

ART. 27. The ownership of the estradas having been consolidated by paying the annuities referred to in articles 9, 10, and 11, the prefect or the national delegate shall issue the titles of ownership, ordering them to be published by the press and inscribed in a special record book.

ART. 28. The notaries who omit compliance with the prescription of articles 14, 19, and 27 shall be punished by the prefect or by the delegate with a fine of ten bolivianos for each omission, being discharged in case of repetition for the third time.

ART. 29. The price for the concession of estradas has a national character, and shall be collected by the functionaries, who will be indicated in the executive rules for the enforcement of this law.

ART. 30. The prefects and national delegates shall send to the Government every year a statement comprising in detail the concessions granted. Besides, there shall also be sent by said functionaries to the Supreme Government a report every six months in compliance with the prescriptions of the present law in the regions and industrial establishments of their respective jurisdictions.

ART. 31. The possession of estradas acquired before the enforcement of this law shall entail no right on the grantees until after the formalities for the concessions are renewed according to the provisions of the foregoing articles.

ART. 32. The petitions for concessions of Government land where other wild plants or trees grow which yield products available for industrial purposes—as ipecacuanha, or any other that the Government may name—shall be governed by the prescriptions of the present law in the part applicable thereto.

ART. 33. The roads leading to the rubber-tree establishments are hereby declared to be of public use, and the right to fluvial navigation and to the use of the riparian forests are also free to all.

ART. 34. The political and police authorities have the right of supervision and vigilance over the rubber-tree establishments and their work, and also over the roads.

ART. 35. The introduction of groceries and articles for consumption shall be free in the land granted situated in the community, and neither the owner nor his subordinates shall prevent the introduction of said provisions, with the exception of liquors.

ART. 36. The grantees are prohibited (1) to impose upon the free will of the laborers, preventing them from getting the food or provisions they need from whatever seller they may choose; (2) to reduce the wages by their own will, or delay the payment thereof under pretext of having paid any debt of the laborer unless this payment is made on legitimate accounts or in compliance with a judicial mandate; (3) to compel the laborers to receive apparel, food, or any article for consumption on account of their wages.

ART. 37. The noncompliance with the provisions of the foregoing articles having been verified by the respective police authorities, a fine of from fifty to two hundred bolivianos shall be imposed.

ART. 38. The grantees or their employees can not deprive the laborers of their liberty, nor can they make any attempt upon their personal safety or inflict any punishment by lash, stone, or any other means. Any disregard of these prohibitions shall be punished according to the provisions of the penal code.

ART. 39. The prefects, the national delegates, and the other authorities in their respective jurisdictions who, being aware of the infringements of the law and crimes above mentioned, should allow them to remain unpunished shall be considered as accomplices in the commission thereof.

ART. 40. The laborers who contract any disease while rendering their services shall be given medicines at the expense of their patrons, and in case of decease their heirs shall not be charged with the expense of the burial.

ART. 41. All previous laws relating to the concession and operation of rubber trees are hereby abrogated.

ART. 42. The executive power shall dictate the regulations for the execution of the present law.

Let it be communicated to the Executive Power for its constitutional action.

Hall of sessions of the National Congress, Sucre, December 11, 1895.

SEVERO F. ALFONSO.
FEDERICO ZUAZO.
GIL ANTONIO PENA, S. S.
FANOR G. ROMERO, D. S.
ADOLFO TRIGO ACHA, D. S.

Therefore I promulgate it that it be complied with as a law of the Republic.

Government House, Sucre, December 10, 1895.

M. BAPTISTA.

J. V. OCHOA,
The Minister of Public Instruction and Colonization.

BRAZIL.

FACTORIES AT BAHIA.

[From United States Consular Reports, April, 1897.]

I transmit herewith a list of the manufacturing establishments of Bahia (except cotton factories, which I reported upon last year*), with amount of gross receipts and net profits per annum, in round numbers, as given by the managers or superintendents of each; also the number of hands employed, male and female, by each, with wages paid per day, hours of labor, and the year when the factory was established. The amounts of money were stated in the depreciated paper currency of this country, which continually fluctuates in value, having ranged for the past three years from 15½ to 27½ cents per milreis. I reduced the amounts to United States equivalents at the rate of 20 cents to the milreis, or 5 milreis to the dollar.

There have been no improvements of importance in the cotton industry since my report in 1895.

---

*See Consular Reports, November, 1895, No. 182, p. 291.

Establishment.	Branch of industry.	Gross annual receipts.	Annual profits.	Employees and average wages per day.				Hours of labor per day.	Date when established.
				Males.		Females.			
				Number.	Wages.	Number.	Wages.		
Companhia Progresso Industrial	Boots and shoes	$1,100,000	$270,000	350	$0.50	150	$0.35	10	1890
Gama Irmãos	do	600,000	180,000	120	.55	50	.38	10	1892
Chapelaria Nort Industrial	Hats	900,000	200,000	280	.50	60	.35	10½	1885
Viuva Martins Filho	Sugar refinery and soap factory	150,000	32,000	34	.45			10½	1895
Joaquim José Ferreira	Soap factory	20,000	4,800	15	.45			9½	1889
Spinheiro Irmãos	do	48,000	7,400	20	.45			9½	1889
Lima Irmãos	Soap and candles	12,000	3,000	10	.42	6	.30	10½	1886
Seraphin Pinto Moreira	Soap factory	11,000	3,200	15	.42			10½	1894
Wilke, Picard & Co	Lithographers and printers	60,000	8,000	50	$0.50 to 3.00			10½	1889
L. H. Liquori	do	60,000	9,000	60	.45 to 3.00	10	.50	10½	1890
Ottens & Co	Coffee cleaning	12,000	4,000	15	.45			10	1880
Azevedo Filhos & Co	Foundry and machine shops	22,000	4,500	45	.40 to 2.00			10	1886
Companhia de Seraria a Vapore Materiaes.	do	60,000	10,000	75	.40 to 2.00			10	1880
Companhia de Ferro Esmaltado	do	40,000	8,000	45	.40 to 2.00			10	1886
Companhia Bahiana de Navegação	Machine shop to repair their own ships.							10	1880
Cox (Brothers) Irmãos	Machine shop	40,000	9,000	20	.40 to 2.00			10	1889
Companhia Metropolitana	Machine shop and foundry	680,000	122,000	150	.40 to 2.00			10	1889
Companhia Brazilheiro	do	40,000	8,500	40	.40 to 2.00			10	1888
Companhia Phosphoros de Segurança.	Matches	80,000	18,000	100	.45	30	.30	10	1876
Costa Pinto & Co	do	40,000	4,000					10	1886
Companhia Marcenaria Bahiana	Furniture	40,000	16,000	100	.42 to 1.20			10½	1889
Companhia Industrial de Productos Nacionaes.	Brewery and distillery	100,000	36,000	40	.40 to 1.10			10	1880
José Segueira Magelhaes	Distillery	17,600	6,000	25	.50			9½	1888
G. H. Duder	do	17,000	6,000	25	.50			9½	1888
Marinho & Co	do	20,000	5,400	38	.45			9½	1889
Francisco Ribeiro Lopes	do	11,000	2,400	20	.42			9½	1886
Guimaraes Filhos	do	10,000	3,000	20	.45			10	1890

Mansel Gil de Assumpção	....do	12,000	4,600	16	.50			10	1880
Lacerda & Co	....do	20,000	8,000	18	.50			10	1890
José Ribeiro Saldanha	....do	40,000	15,000	20	.50			9½	1888
José Florencio	....do	35,000	12,000	40	.45			10	1887
José Alves Ferreira	....do	28,000	10,000	40	.48			10	1880
Companhia Industrial da Bahia	Compound liquors, bottling, etc.	180,000	35,000	100	.47	50	.30	10	1872
Borell & Co	Snuff	65,000	16,000	60	.60			9½	1868
Martins Ferreira & Co	Cigarettes	15,000	3,500	20	.50	10	.32	10	1889
Leiti Alves	....do	60,000	10,000	200	.45	10	.30	10	1891
Martins Fernandes & Co	....do	45,000	5,900	30	.48	15	.30	10	1889
Antunes & Co	Cocoanut-oil distillery and ice factory.	180,000	40,000	25	.45			10	1883
Santa Casa de Misericordia	Soap factory and laundry	30,000	9,000						1883
Manuel F. Motta	Limekiln	90,000	28,000	35	.45			9½	1892
Augustinho Santos	....do	55,000	22,000	28	.48			9½	1891
Deodoro Lacerda	Sawmill	26,000	7,000	30	.45			10½	1880
Companhia Bisquits Nacionaes	Bakery, crackers, etc	100,000	26,000	40	.55			10	1889
Wilson Sons & Co	Dock repair shop								1895
Schindler & Co	Piassava cleaning and cutting	30,000	6,000	12	.50	35	.30		1894
S. S. Schindler	Steam laundry*								
Aguiar Cordoso	Lapidary	15,000	7,000	15	(†)				
Julio Sardinho dos Santos	Saddles and harness	40,000	6,000	8	1.00			10	
Aguia de Ouro	....do	59,000	13,000	15	1.00			10	

* Will be in operation January 15 next, with American improved machinery with capacity of washing about 15,000 pieces per day.
† 40 cents per carat.

Some of these establishments are not run all the year.

R. P. McDaniel,
Consul.

Bahia, *December 28, 1896.*

COLOMBIA.

MACHINERY FOR USE ON PANAMA CANAL.

Victor Vifquain, consul-general of the United States at Panama, in a communication to the Department of State on the subject of machinery to be used in the construction of the Panama Canal, says:

I have just been informed that an order has been issued by the Panama Canal Directorship in Paris that anything and everything used in the work on the canal must be of French manufacture or product. Nearly every mail brings me catalogues or letters from American manufacturers, and I have made it a point to send them at once to the canal office here, where they were always welcome. Hereafter our American manufacturers may as well save postage.

COSTA RICA.

POINTS FROM THE PRESIDENT'S MESSAGE.

Through the courtesy of Señor Calvo, minister resident of Costa Rica in the United States, the Bureau has received a translation of the message of President Rafael Iglesias, delivered on the occasion of the opening of the National Congress on May 1.

Referring to the relations of Costa Rica with other countries, the President says:

Since Costa Rica has entered upon the fullness of her sovereignty, at no time has the status of her international relations appeared in every sense more satisfactory than at the present moment, for the achievement of which the executive power has left no effort untried within the bounds of national decorum and dignity.

Expression of much satisfaction is made upon the agreement for the demarcation of the boundary with Nicaragua on the terms of the award made by Grover Cleveland, late President of the United States, and also in the naming of General E. P. Alexander as arbitrating engineer in connection with this work.

Referring to public instruction, the President says:

The Government, convinced of the great significance the spread and perfecting of public instruction has to the general culture of the country, has left no effort untried to carry it to the farthest settlements, and to better it in every sense.

He recommends that normal schools be perfectly organized and intelligently directed. He refers to the existence of self-supporting faculties of law, medicine, surgery, pharmacy, and to the faculty of engineering and surveying, and to the establishment of a school of fine arts, already decreed by the Government.

In legal matters he recommends some reforms to facilitate proceedings and to improve the organization of the present system, and he speaks with high praise of the administration of justice, which does honor to the country, and of the respect of the people of Costa Rica for the law and the courts which apply it.

Of penalties, he says:

A necessary complement to the law and the courts is the existence of establishments adapted to the infliction of penalties. The mixed system of penitentiary imprisonment and penal colony, according to the nature of the offenses, having been already adopted as the most appropriate for the country, the executive power has resolved to erect in the vicinity of this capital a penal citadel which shall comprise, properly separated, as many establishments for prevention and punishment as may be needed, including in the former the houses of correction for minors and the departments for vagrants of both sexes.

The site where the citadel is to be located has already been acquired by the Government, and the construction of the buildings for the correction of minors has been contracted for.

The national economy is one of the subjects to which the Executive power has devoted very special attention, and after a study of the conditions of the country he issued the decree reformatory of the monetary system, adopting in practice the gold standard, which is now the money of Costa Rica.

The message also states that a banking law will soon be promulgated which, consulting the public interests, will endeavor to overcome the objection attributed to a plurality of issues.

A new law will be passed to facilitate the transfer of public lands.

The arrangement for the settlement of the foreign debt having been effected, the Government has on deposit funds sufficient to meet, when due, the interest on the first coupon.

The state of the public finances is satisfactory to the extent of the Government's abilities, without establishing new imposts, or resorting to the public credit, notwithstanding the subventions granted several towns in the Republic and other expenses connected with the better service of the administration, the creation

of the cash reserve with which to provide for the issue of gold coins and the pledge of payment agreed upon in the new arrangement of the foreign debt.

The cash receipts during the fiscal year to which the report refers were $7,435,610.78, made up as follows:

Revenues	$7,029,403.14
Public credit (internal debt)	32,718.00
Funds in transit (postal drafts, etc.)	373,489.64
Total	7,435,610.78

The revenues for the year 1896–97 exceed those of the fiscal year 1895–96 by	$851,102.02
And exceed the estimates by	538,226.14

The total expenditures were $6,697,326.51, which leaves a balance of $738,284.27, which added to that of the previous year gives the sum of $1,081,711.60, to which there is still to be added as a balance in favor of the treasury from export duties on coffee in 1895–96, making an aggregate amount of $1,270,000, approximately, subject to the order of the department of the treasury on the 31st of March last.

On the subject of the tariff the message says:

> Among the reforms indispensably necessary to introduce into our financial system one of great importance is that which relates to the tariff. Without at this time considering whether or not it is advisable for our economic policy to adopt one or the other of the two systems, free trade or protection,—for it is the special conditions prevailing in each country and the greater amount of foreign elements it needs for its development which shall determine up to what point the adoption of either system is advisable.

The action of the Government in rendering timely assistance to the principal cities as well as to the small towns has been very beneficial, and apart from these subsidies there have been undertaken the construction of wagon roads, improvement works at Port Limon, construction of several charitable buildings, schools, institutes, hygienic establishments, a national museum, etc.

The attention of the Government has likewise been directed to the construction of the Pacific Railroad, which will soon complete the interoceanic all-rail route across Costa Rica.

The President says in conclusion that he is encouraged to persevere resolutely in the path he has marked out, to undertake every work the national progress may demand compatible with the resources of the country and required by its culture; by the

gratifying success his efforts have obtained, favored during the year to which his message is limited by exceptional conditions, to which the habits of order and morality of the people, the natural production, the increase in the public receipts, and the highly satisfactory solution arrived at in the economic, political, and international questions which mostly engaged the attention of the Government, have contributed to an extraordinary and unforeseen extent, so as to distinguish as a prosperous year in their history the fiscal period just ended.

MEXICO.

NEW TELEGRAPH SERVICE.

By an arrangement recently entered into by the Postal Telegraph Cable Company and the telegraph service of the Mexican National and Mexican Central Railways, Mexico is placed in direct overland telegraphic communication with all the postal telegraph stations in the United States, which comprise all the principal cities and towns.

Heretofore all telegraphic communication between Mexico and the United States has been conducted via Vera Cruz, and cable to Galveston.

Messages to and from Europe will pass via New York and the Postal Telegraph Company.

SPECIFICATIONS FOR A NEW GOVERNMENT BUILDING.

The Federal Government, through the Department of Public Works, is asking for proposals for a design of a new building intended for the use of the National Congress.

Architects desiring to compete for the work can obtain from the Bureau of American Republics plans and specifications, in details of the proposed building, published in English. By communicating with the "Secretaria de Communicaciones y Obras Publicas" at the City of Mexico, the same information published in Spanish or French may be obtained.

No proposals will be received after the 30th of November, 1897.

PARAGUAY.

BUSINESS PROSPECTS.

A correspondent of the British Trade Journal, writing, from Asunción, under date of March 17, 1897, in speaking of the opportunities for trade with England, makes the following comments. What the correspondent says with regard to English trade is alike applicable to American commerce and is therefore given place in the Bulletin:

There is a good field here for many English goods, especially hardware and cutlery, enameled ware, etc., in which articles the Germans seem to have the best share of the trade; on the other hand, in textile fabrics the lion's share falls to the British. There is also a good outlet for firearms of every description, though they are subject to a heavy duty. Paraguay is not a populous country (it has probably less than 500,000 inhabitants), but it contains only one trade center or town of any importance, viz, Asunción, and an agent established here could easily work the whole country, as dealers in the other districts all place their orders here or receive their goods from this city. Paraguay is still a poor country, not having yet recovered from the effects of the disastrous war with Brazil, the Argentine, and Uruguay, and for articles of luxury there is not a wide field. It is sufficient, however, to inspect the large stocks held by many of the retail dealers in Asunción to recognize the importance of the town as a commercial center, and it would be worth the while for the representative of any suitable English firm to run up as far as this city, even for a stay of a few days. Two or three steamers every week maintain communication with Buenos Ayres, Montevideo, and the outside world.

ELECTRIC LIGHT OR GAS WORKS WANTED.

Although Asunción is a city of some 50,000 inhabitants and the capital of the Republic, it is still lighted with oil. The absence of gas is doubtless partly due to the high price of coal, but I think there is a good opening here for British capital in the establishment either of gas or electric-light works. Indeed, I think Paraguay has been much neglected.

The premium on gold is at present extremely high, being about 670, so that the Paraguayan dollar is worth rather less than 8d. If exchange (as seems probable) should rise, it would be a favorable time for travelers to work this market, as dealers are always more ready to buy when there is a fall in the gold premium, as prices, reckoned in local currency, are then necessarily lower.

In the Argentine Republic and Uruguay the business outlook is distinctly hopeful. Building has been unusually active in Buenos Ayres of late, and the fine new streets and avenues which have sprung up with marvelous rapidity

remind one of New York rather than a South American city. The tide of immigration, which promises this year to be larger than ever, is another good sign. But I reserve my remarks on the Argentine Republic and Uruguay for a further letter on my return to Buenos Ayres.

SANTO DOMINGO.

SUGAR INDUSTRY.

[From United States Consular Reports, April, 1897.]

During a stay of three days in this port, while en route to Port au Prince, I visited the various sugar plantations in this district owned entirely or in part by Americans, and, as a rule, conducted by Americans with American capital. The product is shipped exclusively to the United States and almost entirely in American bottoms. To make this report as concise as possible, I will here give in their order the names of the plantations, their owners, the quantity of the last year's crop in sacks of 300 pounds each, and amount invested:

Plantations.	Owners.	Crop.	Amount invested.
		Sacks.	
Consuelo	W. L. Bass	48,000	$1,200,000
Santa Fé	Ross	42,000	750,000
Porvenir	Miller	33,000	600,000
Puerto Rico	Armstrong	20,000	600,000
C. Colon		34,000	500,000
Qusquain	Bartram	33,000	400,000

While the aggregate product seems large, yet none of these plantations made money last year, possibly due, however, to the fact that the sugar was held too long. The local authorities exact in duties for various purposes a sum equal to 33 cents per 100 pounds. Formerly the export duty was about 12½ cents (gold), but the duties have been increased just in proportion, it would seem, to the wants of the Government. The planters complain also, and justly I think, that they are compelled to fix a value on their product as of the time of shipment, usually based on last cable quotations, sometimes a month old, and last year the valuation was very largely in excess of the price realized. If the price could be left blank in the invoices and established on the basis of the market value on the entry of the cargo at New York it would relieve them of the penalties for undervaluation, which may easily occur, and relieve them also of the payment of a duty on sugar valued as the last crop at 4, 4 1/16, and 4¼ and really sold at 3 cents.

It would seem that notwithstanding the large investments made by these people, notwithstanding the acknowledged cheapness of land and labor, they will be eventually driven to abandon their plantations. One small measure of relief, besides that indicated above, might be found if the Treasury Department were induced to allow a rebate of 60 cents per 100 pounds, instead of 50 cents as heretofore, to cover additional shipping expenses added during the last year.

HENRY M. SMYTHE,
Minister.

MACORIS, *January 9, 1897.*

UNITED STATES.

CHATTANOOGA AND THE FOREIGN TRADE.

Hon. George W. Ochs, mayor of Chattanooga, Tenn., has published an interesting review of the industries and trade of that city, popularly known as "The Gateway of the South," which presents in attractive form her unusual capacities as a manufacturing and commercial center. In speaking of the foreign trade of Chattanooga, he says:

Of the industries at Chattanooga, only thirty are wholly local in their territory. The majority send their products to all parts of the country, and some have a large export trade. Chattanooga refrigerators have found their way to Cape Town, Honolulu, and the West Indies. Mexico buys Chattanooga telegraph equipment, hay presses, pig iron, pulleys, plows, and the finer grade of grates and furniture. Cane mills and sugar evaporators of Chattanooga make go to Mexico, South America, and the West Indies. Railway brake-shoes made at Chattanooga form part of modern railway equipment everywhere on the globe. Europe is a large buyer of Chattanooga slate pencils, pulleys, boat oars, leather, and lava gas tips, and puts a new label and fancy price on Chattanooga cotton oil. England and Canada order special machinery in large quantities from Chattanooga shippers, and a German pencil-making firm, through a plant at Chattanooga, is sawing and shipping for its own use immense quantities of Southern cedar. Austria buys Chattanooga cotton linters for carpet weaving, and shipments of Chattanooga paint are made to Yokohama and other remote parts of the world. Chattanooga woodworking machinery is shipped to Bombay; also Chattanooga saws to Siam. In fact, Chattanooga skill and energy have converted raw material into merchantable products that are sought for in both the Western and Eastern hemispheres.

VENEZUELA.

SAMPLE WAREHOUSE FOR AMERICAN GOODS AT CARACAS

By Rudolph Dolge, *Director.*

Plans for the establishment of an exhibition warehouse in the city of Caracas, Venezuela, have been matured after months of careful investigation and study of conditions by a Special Commissioner of the National Association of Manufacturers, and the association is now ready to receive applications for space in the building which has been secured for the purpose. The warehouse is designed to serve as a permanent exposition of American goods and as a headquarters for salesmen visiting Venezuela in the interest of exhibitors. The aim of the association in establishing this warehouse is to stimulate trade between the United States and Venezuela, by familiarizing the merchants of Venezuela with the American goods which they can purchase to advantage.

This warehouse is being established under the terms of a special concession granted to the National Association of Manufacturers by the Government of Venezuela. This concession gives the privilege of entering goods free of duty when intended for exhibition in the warehouses of the association in Venezuela, duty to be paid only in case of the actual sale of the goods. This privilege, the high favor with which all things American are regarded in Venezuela, and the large variety of American-made goods which are salable in that country, make the conditions exceptionally favorable for the inauguration of such an enterprise. Prominent business men in Caracas have taken active part in the preliminary work of establishing this warehouse, and the Venezuelan Government has manifested a lively interest in the project, and has indicated a disposition to aid in every practicable manner in making the enterprise a complete success.

As this is the first of an extensive system of similar depots which the National Association of Manufacturers contemplates establishing in various foreign trade centers, it is desired that this warehouse shall be in every way a model institution of its kind. The plans for its organization and management have been carefully formulated, and the exhibits will be confined to those lines of goods for which there is a known market in Venezuela. There are many articles of American manufacture which it would be useless to attempt to sell in Venezuela, and exhibits of such goods as these are not desired. The entire enterprise is planned upon a basis of practical benefit to its participants, and it is believed that any manufacturer who shall make judicious use of the advantages afforded by the warehouse will be abundantly compensated for the expenditures of money and effort.

It will be noted that the National Association of Manufacturers does not intend to limit the privileges of the warehouse to its members only. The whole undertaking is along the broadest possible lines, designed to give American manufacturers an opportunity for displaying their goods at a minimum expense,

and at the same time enabling them to obtain reliable data regarding the Venezuelan market; and the conditions existing in Venezuela are practically the same as those to be found in most of the other Spanish-American countries.

Venezuela, owing to the intimate relations of its Government and people with the United States, the excellent means of communication between the two countries, the good banking facilities at the command of our American merchants, and for many other good reasons, offers a splendid field for the trial of this experiment. Much interest in the enterprise has been manifested by leading manufacturers in the various lines of trade. The commission merchants are lending their active support to the plan, while the Messrs. Boulton, Bliss & Dallett, owners of the Red D Line of American steamers, have offered to carry all exhibits at one-half the regular freight rates.

Thus the success of the enterprise seems assured, and it is only to be hoped that a large number of our manufacturers may avail themselves of the opportunity.

All communications regarding the warehouse and exposition should be addressed to the National Association of Manufacturers, 1751 North Fourth street, Philadelphia, Pa., U. S. A.

RAILROAD DEVELOPMENT.

Under date of Maracaibo, January 28, 1897, Consul E. H. Plumacher submits to the Department of State an extended and interesting account of the railway systems and development in Venezuela. This report is published in full in the Consular Reports for April, 1897, from which the following leading extracts are taken:

PUERTO CABELLO AND VALENCIA RAILWAY.

Puerto Cabello, a busy city of about 15,000 inhabitants, is justly celebrated as possessing the finest seaport on the entire north coast of South America. In it are united the three conditions of ease of access, safety, and deep water up to the wharves of the city. Besides these advantages, the harbor is commodious and several ocean steamers may load and discharge simultaneously.

This is the only Venezuelan port which does not present serious obstacles to commerce; the magnificent harbor of Maracaibo, second to none in the world, can only be entered by passing two bars, the outer and inner. Over the latter there is only 10½ feet of water. La Guayra, until a few years ago, was an exceedingly inconvenient and frequently dangerous roadstead, where vessels were often subjected to great peril, and although a breakwater has been constructed where the shipping is supposed to lie and at whose wharves loading and discharging are effected, the results of the enterprise have not equaled anticipation. As far as the other open ports of the Republic are concerned, none of them can compare in the slighest degree with that of Puerto Cabello.

This favorable circumstance has given great importance to the city, which the proximity of Valencia has greatly increased.

For many years previous to the construction of the railway between the two cities, efforts were made to accomplish this result and more than one concession was granted, but although surveys were effected and the line marked out, no practical beginning was made.

Valencia having an elevation of nearly 500 meters above sea level, its distance from Puerto Cabello being about 30 miles, the engineers at times found many difficulties to be encountered, and it was feared that the returns of the road, when in operation, would not be proportionate to the expenses of construction; but a company was finally organized in England and the work commenced. One clause in the contract with the Venezuelan Government was highly favorable to the company, this being a Government guaranty of 7 per cent upon the total cost of the line. The road was opened to traffic in 1886, having been built in a most solid and thorough manner.

There are no places on the line between Puerto Cabello and Valencia worthy of special description except Las Frincheras, where a thermal and sanitary establishment attracts invalids from all parts of the country, and even from Curaçao and other neighboring islands. However, but little was expected from way traffic, the road being especially constructed to give speedy and regular transport to the coast of the productions of the great agricultural region of which Valencia is the center and for the transportation to the interior of the merchandise from abroad introduced at Puerto Cabello. The earnings of the line have not, however, equaled what was anticipated, and the company has already heavy claims against the Government for arrears of the guaranty of 7 per cent.

In this country, as in all others, an essential to progress is proper means of communication and transport, and experience teaches that where railways are constructed through districts of fertility and natural resources, whose only obstacle to development is scantiness of population, settlers will ultimately come if efforts are made to attract them. In a thinly settled country like Venezuela the natives naturally can not be counted upon as settlers or colonizers for any particular section, and if every railway extending into the interior and passing through regions which invite the agriculturist would take an interest in attracting to the country and establishing on or near the line of the road a number of immigrants, it would soon cease to complain of a deficiency of revenue.

On the line from Puerto Cabello to Valencia there are many thousands of acres lying absolutely idle where are united the conditions of fertile soil, mild and healthful climate, and an abundance of water supply. Had the company from the beginning established settlements in this district, its position to-day would be a very different one.

Railways, it is true, attract population, but this population must be drawn from somewhere, and in the case of Venezuela and other countries similarly situated it must come from abroad. The Government, moreover, would most cheerfully cooperate in such a movement, which must naturally redound to the public good.

Although the Puerto Cabello road does not pass through a country of so much interest as does the line from Caracas to Valencia, where, after leaving the mountains, villages and towns follow each other in rapid succession, many of these being of importance and of historical note, it is yet the great connecting link between the central interior and the coast, and as such must some day more than realize all the anticipations of its projectors.

Its interests and those of the Great Venezuela Railway are to a certain extent identical, both having the same terminus—the city of Valencia. United they form a continuous route from Puerto Cabello, on the coast, to Caracas, the capital of the Republic, which is, in its turn, united with its seaport, La Guayra, by the railway opened in 1883. Thus the circle is complete and the advantages which must ultimately be derived from this achievement of modern engineering are obvious.

With the continuance of peace, which now seems assured, and the improvement which is confidently looked for in the economic condition of the country, the Puerto Cabello and Valencia Company justly expect an increase of business which will soon compensate for past losses, and there are sanguine anticipations that the coming year may usher in a period of permanent and increasing prosperity.

MEXICO.

MANUFACTURERS PERMANENT EXHIBITION.

Through the courtesy of Minister Romero, the Bureau has received the prospectus of the Manufacturers Permanent Exhibition recently opened in the City of Mexico,

This exhibition is planned and conducted very much on the same ideas as the Philadelphia Commercial Museums recently inaugurated in the United States. The main objects of the enterprise, as set forth in the circular, are as follows:

First. The Manufacturers Permanent Commercial Exhibition will collect samples of all the natural products of the several States of the Mexican Republic, so that the manufacturer visiting this country will have an excellent opportunity to examine the raw materials of the country, as well as the products of our national industries, obtaining at a glance the most accurate information that can be had.

Second. This Exposition will serve to show also to the Mexican merchants the manufactures of the United States and Europe, opening by these means, constantly, new sources of trade.

Third. The institution will promote, by means of systematic advertising, new commercial relations between the foreign manufacturer and the merchants of our country, not only with those established in the City of Mexico, but with all the merchants of the Republic; the intention of this enterprise being to establish branches in all the larger cities of the country.

Fourth. The display of foreign-manufactured articles will certainly induce and encourage the merchants of our Republic to desire further information, which will be promptly furnished by the management of the exhibition, based upon the data received from the manufacturer or exhibitor directly.

Fifth. The Manufacturers Permanent Commercial Exhibition will also, at very little expense to the exhibitor, address their advertisements and circulars to interested parties representing in the different cities and towns of the Republic the various branches of trade, and will devote ene-eighth of a page advertisement in the official publication, which will be issued gratis to the merchants and tradesmen of the country. This advertisement will be free to all exhibitors occupying space valued at not less than *one hundred dollars* per annum.

Through the medium and agency of this Exhibition, manufacturers in the United States may place on sale, or exhibit, samples of their goods, thus bringing them directly to the attention of Mexican buyers and merchants. Samples put on exhibition by manufacturers will have their prices marked upon them, so that Mexican merchants will be able to compare them with similar articles furnished by European and other merchants.

One feature of the Exhibition is the Bureau of Information, designed to give general information of a commercial nature, embodying reports showing the origin of goods, demand and supply, discounts allowed, import duties, manner of packing, trade-marks, patent laws, and, in fact, all information appertaining to the specific articles offered for sale. It will also furnish manufacturers who may desire to establish branch manufactories in Mexico with all information in regard to commercial statistics of the country, specifying those branches of manufacture which require concessions from the Government, and also those which are entitled by law to certain privileges, and exemption from taxation.

The expenses incident to the exhibition of goods are stated as follows:

Price of space.

		Per month.
Central glass show cases	square foot..	$6.00
Mural glass show cases	do....	5.00
Inside of halls, wall display	do....	2.00
Outside of halls, under roof wall, displays	do....	1.50
Small machinery under roof, not to exceed 10 feet	do....	1.00
Large machinery, over 10 feet space, under roof	do....	.75
Agricultural implements, wagons, etc	do....	.50

Twenty-five per cent of the total year's subscription will be required to be paid in advance as entrance fee, the balance to be paid in monthly installments. Manufacturers who do not pay *one hundred dollars* yearly for their exhibits will be required to pay the expenses incident to addressing circulars, advertisements in the Exhibition journal, at prices to be agreed upon.

Freight and delivery expense of goods to the exhibition building will be paid by the exhibitors. Import duties will be collected by the Mexican custom-house officials the same as if for goods introduced into the Republic for sale, unless exhibitors request the management in advance to arrange for the goods to be admitted as bonded merchandise.

This enterprise is under the direction of Señor Luis Siliceo, in the capacity of general manager, and has received the recognition and approval of President Diaz, Señor Don Matias Romero, minister at Washington, and other prominent officials of the Mexican Government.

Detailed information may be obtained by addressing General Manager Señor Luis Siliceo, Jaurez avenue, No. 232, City of Mexico.

El Boletín Mensual

DE LA

Oficína de las Repúblicas Americanas

Unión Internacíonal de Repúblicas Americanas

Vol. V. JULIO, 1897. No. 1.

RELACÍONES COMERCÍALES EN AMÉRICA.

Al considerar las relaciones comerciales de los Estados Unidos con los países latino-americanos y la posibilidad de que obtengan mayor desarrollo en lo futuro, un hecho que desde luego llama la atención es la importancia de la cuestión geográfica. Con respecto á la facilidad de comunicaciones con los Estados Unidos, los mencionados países figuran en el órden siguiente: En primer lugar, México; en segundo, las Antillas; en tercero, la América Central; en cuarto, la costa de la América del Sur sobre el Atlántico; y en quinto, la costa del Pacífico.

Siendo México el país que se encuentra más inmediato al territorio de los Estados Unidos, se ha vuelto de mucho más fácil acceso para nuestros más importantes centros comerciales con la reciente construcción de nuevas vías férreas y con el aumento de las comunicaciones por vapores. Las Antillas se hallan en relaciones estrechas con los Estados Unidos por medio de líneas de navegación y quedan muy inmediatas á nuestros puertos del sur. En la costa de la América Central sobre el Atlántico, el comercio con Nueva Orleans y otras ciudades de este país continúa desarrollándose sin interrupción alguna. Este importante territorio encuentra en los Estados Unidos su mercado natural. Los países arriba citados, á saber: México, las Antillas y la América Central, gravitarán naturalmente más y más cada día hacia su inmediato

vecino, los Estados Unidos, tanto para proveerse de artículos manufacturados, como de víveres, si las relaciones con ellos se fomentan y si se procura con actividad é inteligencia atraerlos á nuestros mercados. Esta parte del comercio de la América latina difícilmente escaparía á nuestros esfuerzos, si luchamos por alcanzarla. Pero es, propiamente hablando, en la América del Sur donde la Europa se encuentra realmente atrincherada. Es allí donde los Estados Unidos deben enfrentarse á sus rivales en el comercio y tratar de combatir las desventajas que desde luego se ofrecen á los ojos de cualquiera que examine el asunto. Permítaseme llamar la atención de mis lectores, aunque ligeramente, á los datos más recientes sobre el monto de nuestro tráfico con los países mencionados.

Según los últimos informes consulares, el comercio de los Estados Unidos con México aumenta en una proporción que promete pingües resultados, si se trabaja con más energía en ese sentido. Durante el año de 1895 los Estados Unidos exportaron para México mercaderías por valor de $17,000,000, próximamente, ó casi tanto como lo que México importó de la Gran Bretaña, Francia y Alemania juntas. En el año siguiente (1896) las compras de México en los Estados Unidos aumentaron $4,000,000, mientras que, á su vez, México no pudo quejarse de falta de liberalidad por nuestra parte en cuanto á lo que á ella le compramos. Durante el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1895, los Estados Unidos compraron en México mercancías por valor de más de $15,000,000, ó sea casi $4,000,000 más de lo que de sus productos le compraron la Gran Bretaña, Francia, Alemania y España combinadas. Natural parece que si los Estados Unidos compran á México mucho más que esos otros países, también le vendan en la misma proporción. Si esto no sucede ahora, se debe en gran parte á la falta de actividad para conseguirlo, actividad sin la cual se hará difícil apresurar la decadencia, ya manifiesta, del poder comercial de Inglaterra, Alemania y Francia, desde hace largo tiempo establecido en nuestra república hermana y todavía celoso de sus intereses. Buena es la oportunidad que se nos presenta. La animadversión que los mexicanos sentían hacia los Estados Unidos, resultado de la guerra de hace medio siglo, ha desaparecido casi por completo, y bajo la sabia y enérgica administración del Presidente Diaz se cultivan

cuidadosamente más estrechas relaciones con este país. El capital, el espíritu de empresa y la industria de los Estados Unidos se dirigen constantemente hacia México, y las relaciones comerciales entre los dos países tomarán dentro de pocos años un gran incremento, si no viene á estorbarlo algún acontecimiento desgraciado.

El tráfico con las Antillas ha sufrido seriamente durante los últimos dos años, como era de esperarse, con motivo de la insurrección en Cuba. Al comparar los datos suministrados por la Tesorería de los Estados Unidos en 1895 y 1896, se observa que, en un año, hubo una diminución de más de $12,000,000 en nuestras importaciones de Cuba y de más de $5,000,000 en nuestras exportaciones para aquella isla. Comparados los datos que se refieren á 1894 con los de 1896, se nota que hubo en este último año una diminución de más de $25,000,000 en importaciones y de cerca de $13,000,000 en exportaciones. En condiciones normales, Cuba casi no reconoce otro mercado para sus productos que los Estados Unidos, y si tuviéramos convenios de reciprocidad apropiados, la venta de nuestras manufacturas podría aumentarse allí considerablemente. El capital americano invertido en Cuba representa ya una inmensa suma, y con el restablecimiento de la paz y el órden en aquella isla, el desarrollo en gran escala de los intereses de los Estados Unidos no sería más que una cuestión de tiempo.

Las mismas consideraciones son más ó menos aplicables á las otras Antillas. Las colonias británicas, por ejemplo, con excepción de Jamaica, negocian más con los Estados Unidos que con la madre patria, y nuestro país es su principal mercado. En Jamaica las cosas están tomando un giro favorable á los Estados Unidos. "Hasta hace muy pocos años," dice el Cónsul americano en Kingston, con fecha 26 de setiembre de 1896, "los Estados Unidos no podían competir con Inglaterra en el tráfico de manufacturas. Hoy nuestro país da muestras de que se sobrepondrá á ella."

De los países centro-americanos, ninguno ofrece un ejemplo tan evidente de la tendencia general del tráfico hacia los Estados Unidos, como Belize (British Honduras). Siendo una colonia británica, lo natural es que prefiriera los productos ingleses. Sin embargo, según informe reciente del Cónsul de los Estados

Unidos en aquel lugar, "casi todo el aumento en las importaciones durante el año de 1895, comparadas con las del año anterior, fué, omitiendo á México, de los Estados Unidos." Opina el Cónsul americano que, "el aumento probablemente continuará, porque los habitantes se acostumbran cada día más al uso de nuestros productos. La calidad superior de éstos, "dice aquel empleado," y la comunicación rápida y frecuente entre los dos países nos ofrecen una gran ventaja." Un hecho de gran significación por lo que toca á la estrechez de las relaciones comerciales entre los Estados Unidos y Belize, es el haber esta colonia adoptado, desde hace dos años, el peso de oro americano como unidad monetaria.

"En Costa Rica," nos lo dice un cónsul británico, "los hechos demuestran que los Estados Unidos y la Alemania han ido poco á poco dejando atrás á la Inglaterra." No se nos cuenta cual ha sido la ganancia ó la pérdida relativa, pero la conclusión á que se ha llegado es satisfactoria.

Los Estados Unidos exportaron á Guatemala en 1895 $400,000 más que Alemania y medio millón más que la Gran Bretaña. Con esfuerzos bien dirigidos, podríamos reducir á una cantidad insignificante el tráfico de todos los países europeos juntos con aquella república.

Los cónsules de los Estados Unidos en Nicaragua informan que, aunque las introducciones en aquel país llegan solamente á $3,000,000 por año, el consumo de manufacturas americanas podría aumentarse considerablemente. En la actualidad la exportación é importación se hallan equiparadas, habiendo sido en 1896 como de un millón doscientos cincuenta mil pesos cada una.

Con lo expuesto basta quizá para demostrar que los países bañados por el Mar Caribe, así como las islas que en él se encuentran, han sido los primeros, como era de preverlo, en adaptarse á condiciones que tienden á la formación de una alianza comercial con los Estados Unidos. A mi juicio, la tarea de atraerlos por completo hacia este país será muy fácil, si sabemos hacer uso de las oportunidades que se presentan. Pero no se debe esperar la realización de tales resultados si nos limitamos á aguardar que vengan por sí solos. Los europeos no dejarían de aprovechar, como lo han hecho siempre, tamaña negligencia por parte nuestra. Son celosos, activos y experimentados y no ignoran que las

probabilidades están de tal suerte contra ellos, que solamente nuestro abandono ó nuestra indiferencia les permitiria impedir que ese tráfico abandonara un derrotero artificial y tomara el que la naturaleza le ha señalado. Para los Estados Unidos el éxito no es dudoso, si saben aprovechar la ocasión, pero si no obran con actividad, puede escapárseles de las manos.

Cuando dirigimos más allá nuestras miradas, esto es, hacia el continente suramericano, la perspectiva es asimismo halagadora. Allí también los Estados Unidos gozan de algunas ventajas, aunque bajo el punto de vista geográfico, no son tan grandes. Una ojeada al mapa demuestra que la costa oriental de la América del Sur está más cerca del Viejo Mundo que de esa parte del Nuevo que ocupan los Estados Unidos. Una línea recta tirada de Nueva York con direccion al sur, iría á tocar con algún punto en la costa del Perú, lo que, en otras palabras, quiere decir que la mayor parte del continente suramericano queda al oriente de esa línea. Según las cartas de navegar, hechas por la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos, y en las cuales está señalado el derrotero que siguen los navíos á vapor, Pernambuco, puerto del Brasil, dista de Nueva York 3,700 millas marítimas, y solamente 200 millas más de Plymouth, en Inglaterra. De Sierra Leona queda á 1,600, y á menor distancia de las Islas de Cabo Verde. De Pernambuco á Lisboa hay 3,200 millas. Rio Janeiro dista de Neuva York 4,700 millas marítimas. Buenos Aires queda más de mil millas marítimas más distante. Vemos, pues, que, geográficamente hablando, son muy pequeñas las ventajas de los Estados Unidos sobre Europa, en lo que á la costa oriental de la América del Sur se refiere. Por lo que hace á la parte del norte, incluyendo Colombia, Venezuela y las Guayanas, dichas ventajas son más aparentes y las condiciones de que se habló relativamente al tráfico con los países bañados por el mar Caribe, pueden aplicarse, más ó menos, á esta parte del litoral suramericano. Pero la costa oriental, compréndiendo en esta expresión al Brasil, á la República Argentina y al Uruguay, queda mucho más lejos de los Estados Unidos y mucho más cerca de Europa de lo que nos parece.

Siendo casi iguales las condiciones geográficas, no es de sorprender que los europeos hayan ejercido hasta ahora tanto dominio sobre el comercio suramericano. Hablando en general, los

Estados Unidos compran anualmente á la América del Sur por valor de ciento diez á ciento cincuenta millones de pesos de sus productos, y le venden por valor de menos de $40,000,000 de los suyos. En diez años el aumento de la exportación de los Estados Unidos á la América del Sur ha sido solamente de $6,000,000, mientras que el aumento de lo que de allá hemos importado ha sido cinco veces mayor. Muchos obstáculos se presentan para que los Estados Unidos puedan competir con Europa en el tráfico sur-americano, tales como la costumbre, hace tiempo establecida, de emplear artículos europeos, las facilidades de negociaciones bancarias y de trasportaciones, y los grandes capitales europeos invertidos allá; pero todos estos inconvenientes pueden ser superados por medio de esfuerzos activos y bien combinados. He llamado con especialidad la atención hacia la parte geográfica del problema, porque ella nos enseña que en la costa oriental los Estados Unidos gozan de pocas ventajas, si es que gozan de algunas, en lo referente á transportaciones, y que deben estar listos para enfrentarse en condiciones iguales á los Ingleses, Alemanes, Franceses é Italianos.

Es diferente lo que sucede en la costa occidental. Basta echar una mirada sobre el mapa, para ver que se va en línea recta de Nueva York al Istmo de Panamá. Si un canal interoceánico llega á construirse por una cualquiera de las rutas propuestas, Nueva York y Nueva Orleans quedarán en comunicación fácil y directa con toda la costa de México, la América Central y la del Sur sobre el Pacífico. Ya San Francisco goza, por su puesto, de esas ventajas, y con un canal á través del Istmo, tendría también una inmejorable comunicación por agua con el mar Caribe.

Un examen detenido del mapa demuestra, con toda claridad, que cada sección de los Estados Unidos se halla más ó menos interesada en el tráfico latino-americano. San Francisco no lo está menos que Nueva York, Filadelfia, Boston, Baltimore, y otros puertos del litoral sobre el Atlántico. Lo que á Nueva Orleans, Galveston, Mobile, á toda la costa del Golfo, en fin, le va en el desarrollo de este tráfico es desde luego muy obvio. San Luis, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Louisville, Indianapolis, Detroit, Kansas City, Omaha, Denver, Minneapolis y St. Paul, se prometen mucho, y con justicia, de ese comercio tan importante. Poderosas razones naturales existen para prever que el tráfico de

casi toda la América-Latina se encaminará á este país, y la superioridad de muchas manufacturas americanas es un incentivo para tratar de competir aún con las más adelantadas naciones industriales de Europa. De todas las partes del globo nos llegan pruebas evidentes de la buena aceptación que han alcanzado las manufacturas americanas, especialmente los géneros de algodón, la maquinaria, los instrumentos de agricultura, la quincallería, las herramientas de artesano, los muebles, el calzado y toda clase de artículos de cuero. Citaré, como un ejemplo significativo en cuanto al tráfico con la América-Latina, el número del "Board of Trade Journal," de Londres, correspondiente al mes de mayo, en el cual se registra la confesión, hecha por un cónsul británico, de que las herramientas americanas para construcciones son preferidas en el Perú á las inglesas, debido á que "son hechas con más esmero, son más baratas y las empacan mejor." Cerraduras, arados de mano y acero en hoja también se introducen al Perú de los Estados Unidos, con exclusión de iguales artículos de fabricación inglesa.

Pero á fin de aprovechar, como se debe, las ventajas que se nos presentan, hay que hacer esfuerzos sistemáticos. Los Estados Unidos no pueden prometerse una rica cosecha si antes no cultivan el terreno cuidadosamente. La manera como aquellos esfuerzos deben hacerse, es asunto que hay que dejar á la habilidad de los fabricantes y exportadores y á las diversas organizaciones que los representan. El objeto que la oficina de las Repúblicas Americanas tiene á la mira es preparar el camino para llegar al fin que se desea, promoviendo relaciones más estrechas entre los países latino-americanos y entre éstos y los Estados Unidos, así como recogiendo informes de utilidad práctica y comunicándolos á los interesados. Me es altamente satisfactorio poder asegurar que, durante las últimas semanas, he tenido la buena suerte de recibir abundantes pruebas del interés que las repúblicas hermanas se toman en esta grande obra y de la cordial cooperación y ayuda de sus distinguidos representantes en los Estados Unidos, que han formulado planes á fin de ensanchar el círculo de sus operaciones, de conformidad con lo dispuesto por la Conferencia Internacional Americana que, bajo el genio magistral de James G. Blaine, estuvo reunida en Washington desde el 2 de octubre de 1889 hasta el 19 de abril de 1890.

Se recordará que al inaugurarse la Conferencia, él se expresó

así: "No se debe esperar que olvidemos que un destino común nos ha hecho habitantes de dos continentes que, después de pasados cuatro siglos, son todavía mirados allende los mares como el Nuevo Mundo. Situaciones idénticas despiertan idénticas simpatías é imponen deberes idénticos. Nos reunimos aquí con la firme creencia de que las naciones de América deben y pueden ayudarse más las unas á las otras de lo que lo hacen en la actualidad, y con la convicción de que cada una reportará ventajas y provecho del mayor desarrollo de sus relaciones con las otras. Creemos que nuestras comunicaciones por mar deberían ser más frecuentes y que no está lejana la época en que las líneas de ferrocarril del norte y del sur se juntarán en el Istmo y unirán, por medio de vías férreas, los intereses políticos y comerciales de todos los capitales de América. Mucho habremos ganado el día que hayamos adquirido esa confianza mútua sobre la cual descansa la amistad entre las naciones. Pero más habremos ganado aún cuando hayamos estrechado íntimamente las relaciones entre todos los pueblos de América, y esto se facilitará con más frecuentes y rápidas comunicaciones. Nuestro mayor triunfo será cuando las relaciones individuales y comerciales de los estados americanos, tanto al norte como al sur, se hayan de tal suerte desarrollado y regularizado, que cada uno reporte las mayores ventajas posibles de sus relaciones con los otros."

De acuerdo con este elevado modo de pensar, se fundó la Oficina de las Repúblicas Americanas para servir de agencia en la gran obra que se preparaba. El acta de su organización fué adoptada por la Conferencia el 14 de abril de 1890, de conformidad con el informe presentado por los Señores José Alfonso, de Chile; Matías Romero, de México; Nicanor Bolet-Peraza, de Venezuela; Salvador de Mendonça, del Brasil; y Enrique G. Davis y Carlos R. Flint, de los Estados Unidos. De los diez y ocho gobiernos representados, todos los que se hallaron presentes, que fueron cactore, votaron en favor del establecimiento de la Oficina. Hélos aquí: República Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Estados Unidos y Venezuela. El Ecuador, Haití, el Salvador y el Uruguay no se hallaban en aquel momento representados en la Conferencia; pero todos estos países dieron entonces y han seguido dando su apoyo á la Oficina, así como le han otorgado su reconocimiento oficial.

Si permanecemos fieles á los propósitos con que esta Oficina fué fundada; si en su administración se obra con la diligencia que ella requiere, teniendo sólo á la mira el provecho para todos; si se cuenta siempre con la cooperación de la Comisión Ejecutiva, á que dejo hecho referencia, abrigo la más profunda convicción de que esta Oficina será pronto lo que se deseaba que fuera, una gran agencia, manejada de una manera práctica, para promover el comercio y las relaciones amistosas entre las repúblicas del hemisferio occidental y las colonias europeas en la América del Sur y en el Mar de las Antillas. A este fin dirigiré mis mejores esfuerzos, y en obra tan benéfica y patriótica creo que puedo contar con la sincera cooperación de todos los Americanos. Tengamos por móvil y por inspiración "ese patriotismo que es la base de la fraternidad entre las naciones," hasta que no le hayamos dado "un impulso superior á cuanto el mundo ha podido ver jamás."

Joseph P. Smith

INAUGURACIÓN DE LOS MUSEOS DE FILADELFIA.

El día dos de junio el Presidente de los Estados Unidos, acompañado de algunos de los miembros del Cabinete, de los ministros de México, del Brasil, de Chile, de Venezuela, de Suiza, del Ecuador, de la República Argentina, de Corea, de China y de Costa Rica, y de los representantes de las cámaras de comercio de varias naciones americanas, inauguró solemnemente los Museos de Filadelfia, pronunciando en esta ocasión el discurso siguiente:

Señoras y Señores: La reunión de un número tan considerable de representantes de los grandes intereses comerciales é industriales, nacionales y extranjeros, es un acontecimiento tan raro que dá á esta ceremonia un carácter indeleble. Cámaras y comités de comercio, jefes de municipalidades y gobernadores de los Estados se encuentran reunidos con los delegados de quince otras naciones para demostrar la importancia ligada á esta empresa.

Cada una de las Repúblicas hermanas de este continente está representada aquí por su ministro y algunas de ellas por numerosas delegaciones de distinguidos ciudadanos que han hecho largos viajes y grandes sacrificios para tomar parte en esta fiesta memorable. Nosotros saludamos á todos ellos de corazón y les damos la bienvenida.

Una reunión tal que esta no puede tener un objeto vano. Tanto los intereses nacionales é internacionales, como la deferencia que los pueblos se deben los unos á los otros, han contribuido á su éxito; pero su carácter amplio y distinguido ha nacido de la profunda convicción que poseen los paises representados de las ventajas que resultarán de este movimiento hoy iniciado, para sus relaciones comerciales.

El objeto declarado de los Museos de Filadelfia es de ayudar al desarrollo de la prosperidad comercial é industrial. No podríamos emplear nuestras fuerzas en causa más digna. Nada es más laudable que tratar de ensanchar el comercio á nuevos mercados, de abrir otros campos á la actividad y de crear más fáciles condiciones de vida para el pueblo. Un tal esfuerzo merece la aprobación inmediata de todos los amigos de la humanidad, pues ahí están ligados la prosperidad del más humilde trabajador y el bienestar de las familias.

Este movimiento se inaugura con líneas anchas y progresivas. Los autores y promotores creen que las condiciones del comercio internacional pueden ser directamente amejoradas por un estudio sistemático y demostradas por métodos científicos. El distinguido grupo de personas que idearon esta organización se ha servido de verdades económicas y se prepara á llevarlas á buen fin. El generoso sosten de este grupo aumentará la utilidad de esta organización.

Una empresa de industria nacional abre camino á otras. Una exposición como esta es al mismo tiempo una enseñanza y una inspiración; concentra la atencion del pueblo, ensancha sus ideas, aumenta su confianza, anima el espíritu de cooperación amistosa y de emulación, despierta una noble ambición y estimula los esfuerzos en la utilización de todas las fuerzas y procedimientos de producción.

La Exposición Universal Colombina de Chicago fué un precedente á esta contribución, menos general, pero más fija al progreso económico del mundo. Varios objetos expuestos en Chicago se conservan aquí y se ha aumentado de una manera tan inteligente la colección que la dirección de los Museos de Filadelfia puede estar satisfecha de que su exposición es la más completa y extensa de su género en esta fecha.

No solamente se ha hecho una admirable demostración de los productos y del progreso de este país, sino también de los de todas las Repúblicas Americanas. Se ha dado el ejemplo de hacer cambios y cooperar amistosamente y con mutua ventaja, lo cual ayuda enormemente no solo á los intereses comerciales, sino á la deferencia y á la buena voluntad entre estas naciones.

Y la buena voluntad precede al buen comercio.

El productor y el consumidor de los dos continentes estan aquí puestos en contacto y enseñados á trabajar juntos en favor de la riqueza común. Para abrir nuevas vias y conducir los negocios en mayor y más favorable escala, el manufacturador debe tener la oportunidad de conocer bien la naturaleza de las mercancías que el consumidor desea. Así como también el consumidor tendrá oportunidad de examinar los efectos que el manufacturero le vende.

Una institución central oficial como esta, de real estabilidad, cuya integridad de dirección no puede ser discutida, disponiendo de grandes medios puede pues ser de un provecho inestimable, no solamente á una generación y á un país, sinó á todo un continente y para el porvenir. La habilidad y el capital son esenciales al éxito de los negocios y afortunadamente los Museos de Filadelfia poséen ambos elementos en abundancia. Se dice que la exactitud y la rapidez con que se obtienen informaciones en este

país son tan superiores, que ningun otro lugar del mundo pretende siquiera imitarlas.

Bajo estas circunstancias, no obstante de estar á su estreno, no es demasiado decir que un movimiento de este género tiene un aspecto general nacional—más aún, internacional—y profetizar que su éxito, si el negocio es conducido hábilmente, sorprenderá hasta sus mas entusiastas amigos y fundadores. El objeto y la realización de esta lección práctica para la industria del mundo, reposando sobre principios comerciales, únicamente en vista del bienestar del país en general, aprovechando á otras naciones tan bien como á la nuestra, estan de acuerdo con el más puro espíritu de nuestro siglo y merecen la buena voluntad y el apoyo de todos los patriotas americanos.

Puedo asegurar á los promotores de esta empresa que el Gobierno y el pueblo toman vivo interés en su éxito. Felicito á los habitantes de Filadelfia tan justamente renombrados por su Exposición Centenal, que fué la primera en demostrar al mundo el maravilloso desarrollo de nuestros recursos, que sean ellos quienes fueron encargados de llevar á efecto la conclusión de esta grande obra.

La municipalidad ha obrado con sabiduria y previsión al organizar la nueva institución separadamente de su administración. Por medio de generosas subvenciones y el donativo de un excelente local, los habitantes de esta ciudad, que fué la cuna de la libertad americana, han dado prueba una vez más de su espíritu y designio patrióticos, llamando á los representantes de los principales cuerpos comerciales de este continente á tomar parte en sus deliberaciones. Los Estados Unidos deben mucho á Filadelfia. Ella contribuyó incomensurablemente al triunfo de la libertad, y ahora ayuda á los triunfos del trabajo.

¿Quien dudará que las deliberaciones de hombres tan capaces é inteligentes, obrando juntos libre y cordialmente, animados por un comun impulso y un comun interés, dén por resultado relaciones aún más estrechas de benevolencia internacional y más alta prosperidad general?

Que la bendición de Dios descienda sobre esta empresa y sobre aquellos que trabajen á su desarrollo.

Declaro abiertos formalmente los Museos de Filadelfia.

Ademas de algunos funcionarios de los Museos de Filadelfia, hablaron los señores ministros de México y Costa Rica.

El Sr. Romero dijo lo siguiente:

Señor Presidente, Señores del Museo Commercial de Filadelfia: Los representantes diplomáticos de las Repúblicas Latino-

Americanas en Washington agradecen altamente la oportunidad que se les ha presentado de presenciar la inauguración del Museo Comercial de Filadelfia y de expresar en cuanto estiman la importante trascendencia de este acontecimiento.

El Museo Comercial de Filadelfia es un establecimiento que se ha inaugurado con el objeto de desarrollar el comercio entre las naciones de este continente y si se toma en consideración el corto tiempo que cuenta desde su organización, las grandes proporciones á que ha llegado y la mayor importancia que tendrá cuando se construya su nuevo magnífico edificio, puede asegurarse con toda confianza que antes de poco el Museo Comercial será considerado como de suma importancia, superándole únicamente para impulsar el comercio internacional la legislacion fiscal y las facilidades de transporte, siendo uno de los medios mejores que se puedan adoptar para desarrollar las relaciones mercantiles entre las naciones americanas.

Indudablemente las leyes fiscales constituyen el factor más importante para el impulso al comercio, porque ellas pueden establecerlo, desarrollarlo y suprimirlo por medio de la imposición de derechos de importación. Despues de las leyes fiscales considerase como siguiendo en trascendencia las facilidades de vías de comunicación, todo lo que se relaciona con el comercio, pues las tarifas altas de trasporte impiden por completo que se verifiquen los cambios mercantiles; pero cuando se armonizan estos dos factores, para impulsar al comercio, falta todavía que se ministren informes á los fabricantes respecto del lugar en donde pueden conseguir las materias primas que necesitan para sus fábricas, respecto de su calidad, precio, etc., y que se den informes semejantes á los que producen materias primas respecto de los artículos fabricados que necesitan, estableciendo de esa manera un cambio de mercancías que sea igualmente ventajoso para ambos, porque el comercio extranjero es nada más que un cambio, y una nación no puede consumir artículos extranjeros á menos que produzca y venda una cantidad equivalente.

El único medio práctico que existe para aumentar las transacciones mercantiles, es, sin duda alguna, el producir barato, pues el comercio es asunto de conveniencia y no de sentimentalismo, y nadie pagará precios mas elevados por las mercancías de un país si puede obtener la misma calidad de artículos de otra nación á precios mas reducidos. Los Estados Unidos constituyen por si solos un mercado tan extenso, que hasta ahora la energía del país se ha dirigido exclusivamente á una producción que sea suficiente para el consumo nacional y así es que ha fijado poco su atención en abrir un mercado en paises extranjeros para el consumo de artículos procedentes de los Estados Unidos. Pero como este país se está

convirtiendo en nación manufacturera y actualmente su producción es mayor que lo que consume, pronto llegará la época en que se harán grandes esfuerzos para establecer nuevos mercados y en que entrará en competencia con las naciones manufactureras del viejo continente para la venta de los artículos que fabrique.

Los elevados salarios que se pagan en los Estados Unidos habian sido hasta ahora un obstáculo para abaratar la producción y en consecuencia para encontrar mercados extranjeros, pero el talento de los inventores y maquinistas americanos ha podido resolver el problema, inventando y empleando maquinaria, que, al dejar en pié los salarios elevados en favor del operario americano que le permita elevar su condición, ha abaratado el costo del trabajo y ha permitido á este país competir en algunos artículos en Europa y aun en el Oriente con las naciones que pagan salarios mucho más bajos.

El nombre de "Museo Comercial de Filadelfia," es en verdad sumamente modesto, si se toman en consideracion los fines que este establecimiento se propone llevar á cabo y las grandes proporciones que ya tiene. No tengo conocimiento de que exista un establecimiento parecido en tan gran escala como este en otro país, ni aún en el antiguo continente en donde la espansion del comercio y una competencia activa han dado por resultado el que se empleen todos los medios posibles para desarrollar el comercio internacional. Siempre serán acreedores de merecidas alabanzas los hombres patriotas y progresistas que tuvieron la idea de organizar el Museo y han trabajado porque se establezca, como igualmente la ciudad de Filadelfia que lo ha atendido y sostenido hasta ahora con suma liberalidad, por haber inaugurado un establecimiento de tanta importancia que tiene que obtener y ya ha obtenido un carácter nacional y aún internacional.

Deseo que se me permita hacer una alusión personal, mencionando el nombre del Dr. William Pepper, uno de los más notables ciudadanos de Filadelfia, á cuyos esfuerzos se debe el que el Museo Comercial de Filadelfia haya quedado establecido con tantísimo éxito. No necesito elogiar al Dr. Pepper ante una concurrencia compuesta de residentes de Filadelfia, en donde es tan bien conocido. Solamente diré lo que todo el mundo sabe aquí, esto es, que siempre está dispuesto á impulsar todo lo que redunde en bien de esta ciudad, de su país y de la humanidad, como por ejemplo cuando emprende con fondos propios y de sus amigos entre los que se cuentan varias Señoras de ideas elevadas, investigaciones arqueológicas y antropológicas por todo el mundo en pro del adelantamiento de las ciencias y que indudablemente redundarán en provecho de todas las naciones. Las elevadas calidades del

Doctor Pepper son apreciadas no solamente en su propio país, sino también en el extranjero.

Los representantes diplomáticos en Washington de las repúblicas hermanas del continente americano que tienen tan vivísimos deseos de que se aumenten las relaciones comerciales con los Estados Unidos, por creer que al trabajar en esa dirección hacen el mayor bien á sus respectivos países, porque la proximidad de sus respectivos mercados y otras circunstancias que fácilmente se comprenden, prueban la necesidad de aumentar las transacciones mercantiles entre ellos, no pueden menos de contemplar con íntima satisfacción la inauguración del Museo Comercial de Filadelfia, el cual sin ostentación pero prácticamente y con tino y éxito, está tratando de conseguir ese objeto tan deseado. No tenemos de que quejarnos respecto de nuestras relaciones comerciales con Europa, pero vivamente deseamos ensanchar nuestro comercio entre nosotros mismos, abriendo nuevos mercados en el continente del porvenir.

El Congreso Pan-Americano que se reunió en Washington durante el verano de 1889, estableció una oficina comercial de las Repúblicas Americanas con casi los mismos fines que el Museo de Filadelfia se propone llevar á efecto. Pero la gran diferencia que existe entre los medios con que cuentan ambos establecimientos y el hecho de que el Museo Comercial de Filadelfia se dedica solamente á fines mercantiles, sin que la política tenga ninguna influencia en su marcha, explican los diferentes resultados que cada uno de ellos ha obtenido. En lugar de estar en oposición, persiguen el mismo fin y pueden arreglarse de tal manera que uno sea complemento del otro.

Para los que tienen fé en el aumento de las relaciones comerciales entre las naciones de este hemisferio, la inauguración oficial del Museo Comercial en presencia y con el beneplácito del eminente patriota y estadista que actualmente ocupa el elevado puesto de Presidente de los Estados Unidos, el más importante en el país, quien se muestra ansioso por la prosperidad de esta gran nación y cuyas sabias y patrióticas frases de fraternidad y benevolencia hácia sus vecinos nos ha sido grato escuchar, es un acontecimiento que nunca olvidaremos y más que nada compensa con creces la pena que nos haya causado notar los obstáculos y demoras artificiales que de tiempo en tiempo se han establecido para impedir el desarrollo de las relaciones comerciales. El acontecimiento que hoy celebramos en esta reunión demuestra con toda claridad que ya se puede contar con seguridad que ese desarrollo tendrá lugar y que aunque tal ensanche pueda retardarse debido á algunos impedimentos ú obstáculos que se coloquen

en su camino, esos obstáculos puesto que son de carácter transitorio lo retardaran pero no lo impedirán.

Deseamos con todo empeño que el Museo Comercial que se ha inaugurado bajo tan felices auspicios obtenga todos los resultados que se propone conseguir, siendo honroso para los que los organizaron y sostuvieron y de utilidad para el bienestar de todas las naciones del Hemisferio Occidental, para cuyo fin contribuirémos con todo lo que esté dentro de nuestras facultades y á nuestro alcance.

El Señor Calvo dijo:

Llamado á interpretar en esta solemne ocasión el sentimiento de los pueblos de la América Central, nada puede serme más grato que dar evidencia, una vez más, del vivísimo interés con que en aquella bellísima región del Continente se acoge toda idea, todo movimiento encaminado á estrechar las relaciones cordialmente mantenidas en todo tiempo con esta Nación privilegiada.

Y sinembargo, señores, debo hablar de Centro América como si se tratara de territorio muy lejano, no obstante que mi país, la ordenada y progresista República de Costa Rica, que es el estado centro americano que se encuentra más al sur, está situado á menor distancia de la ciudad de Filadelfia que California y otras porciones del territorio de los Estados Unidos de América; porque no se nos conoce, y vecinos inmediatos como somos, bien sabemos que en este país aparecemos, para la generalidad, como si fueramos habitantes de las más apartadas regiones de la tierra.

Con este convencimiento nuestros paises, ansiosos de progreso y bienestar, y contemplando atentos la majestad de las instituciones políticas, y el desarrollo maravilloso de esta gran Nación, dan atención preferente á todo esfuerzo encaminado á facilitar los medios de comunicación, á fomentar el conocimiento recíproco, y á estrechar, en fin, las relaciones comerciales, ya que la naturaleza nos brinda la oportunidad de hacerlo con ventajas mútuas por la diversidad de los dones con que ha favorecido nuestro suelo.

Corresponde á la ciudad de Filadelfia el honor de haber concebido la idea y de haber realizado el pensamiento, tan grandioso como práctico, á que hoy dedica anhelosa gran parte de sus energías; y no puede dudarse, en presencia del éxito que tenemos de manifiesto, que los Museos que hoy se inauguran contribuirán poderosemente á fortalecer los sentimientos que tienden á realizar el bello ideal de la fraternidad de las naciones del continente.

Como hijo de Centro América, emporio futuro de comercio y civilazación de este hemisferio, yo saludo á los emprendedores americanos del Norte; y en particular, como hijo de Costa Rica,

imbuido en la aspiración de hacer la felicidad del pueblo por la educación, la paz y el trabajo, yo congratulo cordialmente á la muy culta ciudad de Filadelfia, por este paso, indudablemente, el más acertado hacia la realización de una fecunda combinación de mutuos intereses y recíprocas ventajas.

En el banquete dado por los Museos de Filadelfia y por el club de manufactureros en el edificio de la Bolsa el Señor Presidente de los Estados Unidos pronunció el siguiente discurso:

Señor Doctor PEPPER, Señores del Círculo de Manufactureros, Señores Delegados á la Convencion Internacional, Señoras y Señores: Me siento verdaderamente commovido por vuestra cordial acogida, aunque por la experiencia de mis precedentes estancias entre vosotros, no séa ya para mi una sorpresa.

Efectivamente, una visita reciente á esta ciudad, me proporcionó la oportunidad de conocer la amabilidad de los habitantes de Filadelfia y de gozar de su magnífica y masfranca hospitalidad, que jamás olvidaré.

Debo deciros que del principio al fin, las escenas que hoy se pasaron en Filadelfia me enternecieron profundamente; es decir, el admirable espectáculo de los representantes de todas los Repúblicas americanas con los productos de su industria y de su suelo reunidos para ser observados y comparados, y esto gracios al Doctor Pepper y á los Museos de Filadelfia.

Delante de un auditorio tan grandemente compuesto de manufactureros como lo es ésta magnífica reunión, he tenido y tendré siempre la impresión de encontrame entre amigos, en el sentido más preciso de la palabra.

La primera gran convención de estas Repúblicas fué la útil y capaz reunión organizada en 1889, por la incomparable diplomacia de ese extraordinario americano que se llamó James G. Blaine.

Los trabajos de esa Conferencia Internacional Americana, dieron el primer gran empuje al arbitraje internacional y estimularon el espíritu de negocios, la confianza y la actividad.

Hace siete años Blaine reunió los Gobiernos de este Continente y proclamó la doctrina de que la verdadera reciprocidad comercial necesitaba de reciprocidad de informaciones.

Es á su talento y al de algunos de sus colegas que veo esta noche al rededor de esta mesa, que se debe el Escritorio de las Repúblicas Americanas establecido en Washington que ya prestó tan buenos servicios y que, creo, desempeñará un papel cada vez más importante en nuestras relaciones comerciales con los Gobiernos que lo subvencionan.

Estamos seguros de volvernos compradores y consumidores tanto más importantes que podrémos tener informaciones de cada una de estas repúblicas y de sus productos.

Conciudadanos, no hay ninguna ventaja á fabricar un objeto si no hay quien lo compre. El comprador debe encontrar un consumidor. No trabajeis en fabricar un producto sinó encontrais comprador después de haberlo fabricado.

Señores, me felicito de encontrar aquí esta noche á los representantes de las Repúblicas americanas. Me felicito de encontrar aquí esta noche á los representantes de todos los Gobiernos del mundo. Ya me encontrê ántes con los manufactureros de Filadelfia y del Estado de Pennsylvania. Fué en los tiempos de vuestra mayor prosperidad que me encontré entre vosotros. No podría impedir de encontrarme entre vosotros cuando quisiese, y no lo impediria aunque pudiera, en estos tiempos en que luchais contra prolongada adversidad.

Permitidme sinembargo deciros, conciudadanos mios, que las recriminaciones no ayudarán de ninguna manera á la resurección de los negocios. La tristeza de la hora presente no será amejorada por medio de la desconfianza en el porvenir. Un patriota es siempre mejor ciudadano que un pesimista. Y debemos tener paciencia.

Aunque estemos violentos en cambiarnos de casa, no debemos dejar la vieja hasta que la nueva esté terminada. Una tarifa á medio terminar no tiene otro objeto práctico, que el de indicar que en poco tiempo estará hecha una completa. Ya toca á su fin; cuando lo haya alcanzado tendremos confianza en los negocios y actividad industrial.

Conservemos fuertes nuestro pensamiento y nuestro corazon. El país no va para atras, sinó para adelante. La energía americana no fué destruida por las tempestades del pasado. Seguirá triunfando bajo una legislación sabia y bienhechora.

Los Filadelfianos enseñaron en el pasado lo que pueden las industrias activas y un trabajo bien empleado hacer progresar una grande ciudad y hacer dichosa á una población. No intentan guardar las condiciones presentes para el porvenir. Lucharán contra las dificultades como lucharon con valor en tiempos pasados, pero al fin llegarán á restaurar las grandes industrias y el trabajo á su antigua condición y prosperidad. Y, señores, Filadelfia no es más que un ejemplo de la bravura y voluntad americanas.

Ademas del Sr. Presidente de la República, del Sr. Gobernador del Estado de Pennsylvania y de otros Señores presentes al

banquete, el Sr. Salvador de Mendonça ministro del Brasil, pronunció el siguiente discurso:

Señores: Los miembros del Cuerpo Diplomático que representan las naciones americanas en Washington me honraron con la taréa de hablar por ellos en esta importante ocasión. Una autoridad en diplomacia dijo el año pasado que el diplomata más feliz es aquel de quien nunca se habla y yo podría acrecentar, aquel que nunca habla . . . en público. Así, ya estais prevenidos que reconozco la dificultad del papel del cual fui encargado por mis buenos amigos.

Esta ocasión es solemne. Hoy, en esta tierra histórica, en la propia ciudad de la "Casa de la Independencia," en el Estado que es la llave de la bóveda de la comunión americana, lanzamos la piedra fundamental, por decirlo así, de un monumento destinado á reunir los productos de este continente,—el monumento á la industria que saldrá de este suelo tan rápido y majestuoso como los gigantes de las selvas en las regiones tropicales. Todas nuestras naciones son convidadas á contribuir con su cuota para la exposición permanente y evolutiva de los productos de todas las zonas de nuestro hemisferio. Cada miembro activo de este gran conjunto de pueblos, como la madrépora del Pacífico, pondrá manos á la obra para levantar esta magnífica construcción. Cada nación es llamada á traer á esta ciudad histórica los productos del trabajo humano. Por medio de comparaciones el comercio será estimulado y esclarecido y el principio de la fraternidad entre los hombres de América firmemente establecido. Este será el centro de vida industrial para todos los habitantes de las tierras comprendidas entre el Atlántico y el Pacífico.

Desde sus oficinas, los directores de esta institución, al pedido de cualquier mercador de este continente, distribuirán informaciones por el correo y por el telégrafo y en un instante dirán al comerciante de Manáos, de Valparaizo, de Buenos Aires, de Chicago y de Jacksonville, la existencia real de cáuchu, de salitre, de lana, de trigo y de naranjas en los mercados del mundo. Este es el mecanismo puesto hoy en movimiento; su desarrollo futuro puede ser conjeturado, pero no computado. Con los brazos estendidos y las manos entrelazadas, al derredor de la mesa festiva, como en la Escocia para el "Auld lang syne," nosotros, Americanos todos, anfitriones y convidados, estamos aquí para celebrar la ceremonia de la armonía continental.

Es fundado en esta comunión de intereses que reunió aquí los representantes de las cámaras de comercio de la América del Norte, Central y del Sur que estoy cierto de que los influentes comisionados de los manufactureros y comerciantes de este país

fueron á Washington á abogar nuestra causa común bajo la cúpula del Capitolio. Ellos fueron allí para decir que este continente se halla hoy cubierto por una rede cuyas mallas están de tal manera ligadas que si falta una, toda la trama queda deshecha, que nuestras diez y ocho Repúblicas, con instituciones semejantes y los mismos fines están destinadas en el porvenir, sinó á reunirse en una confederación continental, á constituir á lo menos un Zollverein americano; que de hoy en adelante la divisa *E pluribus unum* será realizada en el sentido comercial. Para alcanzar semejante fin, vuestros comisionados dijeron ciertamente que la necesidad del momento no es retaliación sino reciprocidad real; que el Norte y el Sur tienen productos enteramente diferentes que pueden ser cambiados con mútua ventaga, que algunas de nuestras materias primas os son tan necesarias, como algunas de vuestras manufacturas nos son indispensables; que estos dos intereses deben ser puestos en armonía y no en conflicto; que si la protección va á ser el lema del Gobierno de este país, no puede transformarse en coerción para los otros países americanos.

Deben haber dicho que no hay razón para imponer derechos al salitre y la lana de Chile; para discernir en favor de Australia y contra la República Argentina, en los derechos impuestos á la lana para altombras; para quitar de la lista libre los cueros y las pieles de la República Argentina, del Uruguay, del Brasil y de México, pues cuando el zapato aprieta en Massachusetts, aprieta también en todo el lado oriental del continente, que los derechos sobre pieles de cabra hará que las señoras de este país anden sin guantes ó paguen por ellos el doble del precio, que los derechos sobre cáuchu cerrarían vuestras fábricas, pues la producción de esta materia prima apenas basta para el consumo y tendreis que comprar vuestros sobretodos de cáuchu, zapatos, cinturas y botones, tanto como vuestros tubos pneumáticos para biciclos ya sea en Europa, ya sea en el Brasil, para donde tendría que emigrar esta industria; que finalmente imponer derechos á las fibras para tegidos del Brasil, México y Centro América, es equivalente á decretar que las esteras, cuerdas, costales y otros tegidos se pongan tan caros que los productos europeos semejantes, manufacturados con la materia prima de la India, vengan á parar vuestras máquinas. Vuestros comisionados deben de haber dicho que una nación que consume anualmente dos millones de toneladas máximas de azúcar y solo produce 14 por ciento de ellas, puede muy bien permitir que entren libres de derechos todos los azúcares en bruto, sin desviarse de su programa de protección á las industrias nacionales, pues la única industria de azúcar visible en este país es la de refinadura, y que la protección á la producción poco considerable de azúcar de los Estados Unidos apénas dará como

resultado la elevación de precios de uno de los artículos más necesarios á la vida.

¿Y que deben haber dicho tocante al café? Deben haber dicho que doce naciones americanas rinden homenaje al rey café y que un impuesto sobre café de dos centavos por libra, privaría al consumidor de una libra en cada cuatro que comprara; que el café, siendo un preventivo contra el alcoholismo, es un artículo indispensable á las clases operarias, y una bebida cuyo uso debe ser animado por los adeptos de la temperancia; que las estadísticas calculan en general en nueve libras el consumo per capita en los Estados Unidos mientras que la verdad es que excluidos los Estados del Etse, consumidores de los cafés blandos del Asia, la zona real del consumo de las calidades sur y centro americanas eleva de dos terceras partes la capitación. Vuestros comisionados deben haber ciertamente preguntado si el consumidor del Oeste no va á ser protejido. Deben haber preguntado cual es la significación de semejante impuesto y explicado que si los importadores pueden almacenar el exceso de tres millones de sacos de la producción de este año en el Brasil y hacen con eso buen negocio vendiendo el café despues de venido el impuesto, el productor brasilero que ahora trae al mercado del mundo el 66 por ciento del genero, arruinado por precios ya inferiores al costo de producción, abandonará este cultivo para experimentar el de algodon y otros artículos cultivados en este país, que despues de una especulación feliz de dos años y medio, en el 1° de enero de 1900 los importadores de café, y peor que eso, los consumidores de café, hallaran el precio más que duplicado por el simple hecho de que los importadores habran matado la gallina de los huevos de oro.

En resumen, vuestros comisionados deben haber acrecentado que sin materias primas libres de derechos, estipuladas en tratados de comercio por cierto número de años necesarios á la estabilidad de los negocios, ningun acuerdo de reciprocidad se puede obtener, pues naciones independientes no serán sujetadas por coacción. Todo esto deben haber dicho vuestros manufactureros y comerciantes y les doy las gracias en nombre de mis colegas. Si mi conjetura no es exacta, entónces vuestro plan está errado y la apertura, hoy, de vuestro templo de la industria será equivalente á la apertura del templo de Jano, el dios romano de dos caras, cuyas puertas se conservaban serradas en tiempo de paz y solo se abrian en señal de guerra.

Mas no habrá guerra; los consejos de prudencia prevalecerán. No tenemos reyes que decidan por nosotros y se opongan á la voluntad de las naciones. Ya dejamos eso atrás en estas nuestras tierras. La soberania reside en el pueblo y el pueblo tiene bastante criterio. No está en el poder de un hombre ni aún en el poder de

una generación torcer la lógica de la historia y el destino manifiesto de la democracia. Las elocuentes palabras llenas de simpatía para con las Repúblicas latino-americanas, proferidas hoy por el Jefe de la Nación, son ya precursoras de la armonía. Equidad en los negocios, conciencia de su derecho y respeto al derecho ajeno, son los principales rasgos característicos de la nación que, en poco más de un siglo, tomó lugar en la primera línea de las potencias del mundo, no por la fuerza brutal, sino por el cultivo de las artes de la paz. La inauguración pues, de los Museos de Filadelfia es un paso más en ese camino. Cuando en el curso del tiempo el New Zealander de Macaulay visite la vasta solitud de las ruinas de Lóndres, cuando el Brasilero de la capital aún por nacer de mi patria procure en las piedras del monasterio de la Batalha los anales de pasada grandeza y el ciudadano de Cuba desentierre de los fundamentos del Escorial el símbolo del pasado martirio, de la bahía de Hudson al estrecho de Magallanes funcionará un portentoso mecanismo de libertad, movido por el genio compuesto de dos grandes razas, ya aliadas en vuestra lengua, la Saxona y la Latina, y la fuerza motora será mera y simplemente la buena inteligencia entre las Repúblicas americanas.

Amigos, estamos edificando mejor de lo que nosotros mismos pensamos.

El siguiente es el discurso que preparó el Señor Ministro Garcia Mérou para la ocasión de las ceremonias de la inauguración, pero que no fué pronunciado:

Señores: Permitidme dos palabras, pronunciadas en inglés, tal vez algo deficiente, para añadir mis congratulaciones á las que han saludado la inauguración del Museo Comercial de Filadelfia y formular mis votos por la prosperidad de aquel establecimiento. Me parece que pocos están más autorizados que yo para hacerlo, pues la República Argentina fué uno de los primeros países que se dió entera cuenta de la importancia comercial de la institución de que nos hemos ocupado hoy, ofreciéndole espontáneamente las colecciones de sus productos naturales que se exhibieron en la Exposición Universal de Chicago. Esa resolución, aplaudida por todos en mi patria, estaba en armonía con los sentimientos de calurosa amistad que nos ha inspirado siempre esta Gran República, así como con nuestro anhelo sincero de promover por todos los medios á nuestro alcance, el incremento de las relaciones políticas y comerciales que nos vinculan á ella.

No ocuparé sino por breves instantes vuestra atención y temo que este tema no esté en consonancia con los sentimientos que

generalmente predominan en una reunión de sobremesa. Pero, señores, no sería fiel á mis aspiraciones y á mis más vivos anhelos, si no expresára desde luego, en la forma franca y abierta con que se debe hablar á hombres probados en la lucha de los negocios, á nobles representantes de la industria y del comercio, que de todos los beneficios que creo está llamado á derramar el Museo Comercial cuya inauguración celebramos, ninguno es más digno de la preocupación de los eminentes caballeros que representan los intereses de la nueva institución, que el propender de una manera eficaz al establecimiento de un vasto intercambio, mútuamente ventajoso para los Estados Unidos y la América latina.

No es seguramente una novedad para ninguno de vosotros el pequeño volúmen que vuestro comercio ocupa en el total de nuestras importaciones y exportaciones. Este hecho ha sido aquí señalado hoy mismo en términos explícitos, como lo fué hace algunos años por la comisión comercial enviada por el honorable Presidente Arthur, hace algunos meses por el presidente de la Asociación de Manufactureros, el Señor Search, en un interesante artículo de la "North American Review," y á principios del próximo mes por mi distinguido amigo el Señor Flint, en las páginas de "The Forum." Por lo que respecto al país que tengo el honor de representar, debo decir que si bien es cierto que nosotros compramos á los Estados Unidos, más de lo que ustedes nos compran á nosotros, nuestro comercio con esta nación es mínimo comparado con el que mantenemos con la Gran Bretaña, Alemania, Francia, Bélgica y otros países. Hace pocos días un notable estadista que ocupa un puesto prominente en el Senado de esta nacion, tratando de la marina mercante americana, afirmó que durante el año último, ningún vapor con bandera americana había entrado en la bahía de Buenos-Aires, una ciudad de 720,000 habitantes, y ya uno de los más importantes centros comerciales del mundo. Creo que la afirmación es exacta; y al ratificarla debo solo añadir que desde 1854 hasta 1868, el número de naves americanas que llegaban á nuestros puertos, era algunas veces superior al correspondiente de las naciones marítimas de Europa.

No sería oportuno en estos momentos que yo examinara la razón de esta decadencia y colaborara en el estudio de esta cuestión, añadiendo algunas reflexiones á las que han bordado sobre este tema las honorables personas que acabo de mencionar. No sería tampoco cortés ni diplomático dilucidar á quién corresponde una responsabilidad mayor en este sensible abandono, ó quién es el verdadero culpable de él. Séame permitido, encerrarme en los límites de la más estricta cortesía é insinuar solamente esta duda, como único reproche dirijido al que lo merezca. Desde luego, es más lógico suponer que el desdén haya estado de parte de los

estadistas de la nación más poderosa, que marchaban en el sendero del progreso con las botas de siete-leguas del gigante de la fábula, y que daban los últimos toques á la obra de edificar una gran nacion sobre la base de la libertad y del trabajo, haciéndola llegar en un siglo por avances rápidos á su presente estado de civilización, como si hubieran tomado por divisa los soberbios versos del héroe de Corneille:

> Mes pareils à deux fois ne se font point connaître
> Et pour leurs coups d'essai, veulent des coups de maître.

La América del Sur, en efecto, señores, ha sido y es muy poco conocida todavía en los Estados Unidos, en tanto que vuestras instituciones, vuestras leyes, vuestros principios de gobierno, vuestro desarrollo prodigioso, vuestra grandeza material y moral son seguidas y estudiadas por nosotros con el más vivo interés. Refiriéndome de nuevo á la República Argentina, tal vez no sea de más decir que nuestras instituciones son iguales á las vuestras, y que las obras de vuestros primeros estadistas, como las de los mas notables comentadores de vuestra Constitución, han sido traducidas y publicadas oficialmente en la República Argentina. Así hemos llegado á familiarizarnos con las páginas elocuentes del "Federalista," con las producciones de Clay, Calhoun y Webster, y con los estudios constitucionales de Paschal y de Story. He probado en los bancos universitarios ese fuerte alimento intelectual y todos los hombres de mi generación conocen el sabor de esa médula de león. Entretanto ¡cuán pocos entre los hombres eminentes de esta gran República saben estos detalles ó les dán su verdadera importancia! Hago esta nueva reflexión sin darle la forma de una recriminación ó de una queja; porque al fin y al cabo, señores, las naciones de la América del Sur están lejos de alcanzar aún, en su laboriosa evolución, al poder y grandeza de los Estados Unidos, y me imajino que es más natural que seamos nosotros los que sigamos la marcha de los que nos han precedido en el camino del progreso, para buscar en su historia útiles lecciones y ejemplos dignos de imitación.

La parte sur de nuestro continente, con todo, constituye ya una entidad de la mayor importancia y un grupo de civilización que, si no se iguala con el de las naciones más antiguas de la tierra, vá en camino de alcanzar á gran parte de ellas. La naturaleza nos ha dado á manos llenas sus mejores tesoros y el esfuerzo humano día por día agranda sus conquistas y solidifica sus progresos. En la parte austral, en solo ocho días de tiempo, el viajero, saliendo de Santiago de Chile y cruzando los Andes á once mil piés de elevación, puede pasar á Buenos-Aires y á Montevideo y llegar á Río de Janeiro, visitanto así las capitales de cuatro repúblicas

que, en conjunto, tienen una población de 25 millones de habitantes y envían al exterior productos por valor de 500 millones de pesos anuales. Esas cuatro naciones están perfectamente constituídas y organizadas, las líneas-férreas cruzan su territorio en todas direcciones, sus prados rebosan de ganados, sus puertos son visitados por naves de todas partes del mundo, sus ciudadanos tienen arraigado en su corazon el sentimiento y el orgullo de su respectiva nacionalidad, en sus ciudades pululan escuelas comunes como las que han transformado á esta nación y que fueron introducidas en Chile, el Uruguay y la República Argentina por nuestro gran estadista Sarmiento, maestro de escuela en su adolescencia, despues ministro en Washington y finalmente Presidente de la República Argentina, un discípulo y un amigo constante de vuestro inolvidable Horacio Mann.

He faltado, señores, á mi propósito y tal vez también he fatigado vuestra atención. Voy á terminar, pues, pero antes de hacerlo, permitidme pediros que mediteis en la magnitud del campo que ofrecen esas cuatro naciones, para no referirme sino á las que conozco más íntimamente, al desarrollo de vuestra vasta industria y vuestro admirable espíritu de invención y de iniciativa. Permitidme también recordaros que, como dice el famoso historiador del siglo XVIII de Inglaterra, "el vínculo de la simpatía intelectual solamente es demasiado débil para reprimir la acción de las pasiones que chocan y ha sido reservado á la economía política el suplir un principio de unidad más fuerte y permanente."

El Museo Comercial de Filadelfia facilitará todo esfuerzo que se dirija á establecer aquella unidad, con la exhibición de nuestros productos y los datos que proporcione á los hombres de comercio de nuestras respectivas naciones. Pero, para que nuestros planes no se malogren, es necesario ejecutarlos con decisión y con entusiasmo, sin restricciones mezquinas, dejando abiertas de par en par las puertas de vuestros mercados á los frutos de nuestra producción, para evitar que nos veamos obligados á cerrar las nuestras al útil abastecimiento de los productos de este suelo, y con el fin de que todos los votos generosos que se han formulado hoy, se conviertan en hechos prácticos en un futuro muy próximo.

Señores, por la prosperidad de esta gran nación; por la felicidad de Su Excelencia el Presidente de los Estados Unidos, y por el éxito del Museo Comercial de Filadelfia.

REPUBLICA ARGENTÍNA.

CARGAMENTOS DE LANA.

Un americano, comprador prominente de lana en este mercado, calcula en cerca de $2,000,000, oro americano, el importe de sus compras de lana procedente de la última trasquiladura. El aludido comerciante acaba de fletar un gran vapor destinado á cargar exclusivamente lana á los Estados Unidos.

BRASIL.

FÁBRICAS DE BAHIA.

[De los Informes Consulares de los Estados Unidos, abril de 1897.]

Adjunta remito una lista de los establecimientos manufactureros de Bahia (con excepción de los telares de algodón, de cuyo número dí cuenta el año pasado) que contiene el importe bruto de producción y ganancia neta anuales, según informaciones de los administradores ó superintendentes de los mismos. También consigno el número de brazos empleados (varones y hembras) por cada fábrica, con el importe del salario diario, el número de horas de trabajo y año en que cada fábrica fué establecida. Las cantidades de dinero fueron expresadas en el papel moneda depreciado de este país, cuyo valor fluctúa constantemente; en los tres últimos años ha oscilado entre 15½ y 17½ centavos por milreis. Yo he reducido las cantidades á moneda americana, á razón de 20 centavos por milreis, ó 5 milreis por dollar.

No ha habido cambio alguno de importancia en la industria de algodón desde la fecha de mi informe de 1895.

Establecimientos.	Ramo de la industria.	Rendimiento anual.	Utilidad anual.	Empleados y promedio de salario.				Horas de trabajo diario.	Fecha del establecimiento.
				Varones.		Hembras.			
				Número.	Salario.	Número.	Salario.		
Companhia Progresso Industrial	Botas y zapatos	$1, 100, 000	$270, 000	350	$0. 50	150	$0. 35	10	1890
Gama Irmãos	....do	600, 000	180, 000	120	.55	50	.38	10	1892
Chapelaria Nort Industrial	Sombreros	900, 000	200, 000	280	.50	60	.35	10½	1885
Viuva Martins Filho	Refinería de azúcar y fábrica de jabón.	150, 000	32, 000	34	.45	..	.....	10½	1895
Joaquin Jose Ferreira	Fábrica de jabón	20, 000	4, 800	15	.45	.....	.....	9½	1889
Spinheiro Irmaos	....do	48, 000	7, 400	20	.45	.....	.....	9½	1889
Lima Irmaos	Jabón y velas	12, 000	3, 000	10	.42	6	.30	10½	1896
Seraphin Pinto Moreira	Fábrica de jabón	11, 000	3, 200	15	.42	.....	.....	10½	1894
Wilke, Picard & Co	Litógrafos é impresores	60, 000	8, 000	50	de $0. 50 á 3. 00	.....	.....	10½	1889
L. H. Liquori	....do	60, 000	9, 000	60	de .45 á 3. 00	10	.50	10½	1890
Ottens & Co	Limpiadores de café	12, 000	4, 000	15	.45	.....	.....	10	1880
Azevedo Filhos & Co	Fundición y taller de maquinaria.	22, 000	4, 500	45	de .40 á 2. 00	.....	.....	10	1886
Companhia de Seraria a Vapor e Materiaes.	....do	60, 000	10, 000	75	de .40 á 2. 00	.....	.....	10	1880
Companhia de Ferro Esmaltado	....do	40, 000	8, 000	45	de .40 á 2. 00	.....	.....	10	1886
Companhia Bahiana de Navegação	Taller para reparar sus barcos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	1880
Cox (Hermanos) Irmãos	Taller de maquinaria	40, 000	9, 000	20	de .40 á 2. 00	.....	.....	10	1889
Companhia Metropolitana	Taller de maquinaria y fundición	680, 000	122, 000	150	de .40 á 2. 00	.....	.....	10	1889
Companhia Brazileiro	....do	40, 000	8, 500	40	de .40 á 2. 00	.....	.....	10	1888
Companhia Phosphoros de Segurança.	Fósforos	80, 000	18, 000	100	.45	30	.30	10	1876
Costa Pinto & Co	....do	40, 000	4, 000	.....	.....	.....	.....	10	1886
Companhia Marcenaria Bahiana	Muebles	40, 000	16, 000	100	de .42 á 1. 20	.....	.....	10½	1889
Companhia Industrial de Productos Nacionaes.	Cervecería y alambique	100, 000	36, 000	40	de .40 á 1. 10	.....	.....	10	1880
Jose Segueira Magelhaes	Alambique	17, 600	6, 000	25	.50	.....	.....	9½	1888
G. H. Duder	....do	17, 000	6, 000	25	.50	.....	.....	9½	1888
Marinho & Co	....do	20, 000	5, 400	38	.45	.....	.....	9½	1889
Francisco Ribero Lopez	....do	21, 000	2, 400	20	.42	.....	.....	9½	1886

Guimaraes Filhos	.....do	10,000	3,000	20	.45	.....	.....	10	1890
Mansel Gil de Assumpção	.....do	12,000	4,600	16	.50	.....	.....	10	1880
Lacerda & Co	.....do	20,000	8,000	18	.50	.....	.....	10	1890
Jose Ribeiro Saldanha	.....do	40,000	15,000	20	.50	.....	.....	9½	1888
Jose Florencio	.....do	35,000	12,000	40	.45	.....	.....	10	1887
Jose Alves Ferreira	.....do	28,000	10,000	40	.48	.....	.....	10	1880
Companhia Industrial de Bahia	Preparación de licores, embotellado, etc.	180,000	35,000	100	.47	50	.30	10	1872
Borell & Co	Rapé	65,000	16,000	60	.60	.....	.....	9½	1868
Martins Ferreira & Co	Cigarros	15,000	3,500	20	.50	10	.32	10	1889
Leiti Alves	.....do	60,000	10,000	200	.45	10	.30	10	1891
Martins Fernandes & Co	.....do	45,000	5,900	30	.48	15	.30	10	1889
Antunes & Com	Destilería de aceite de coco y fábrica de hielo.	180,000	40,000	25	.45	.....	.....	10	1883
Santa Casa de Misericordia	Fábrica de jabón y tren de lavado.	30,000	9,000	.....	.....	.....	.....	.....	1883
Manuel F. Motta	Horno de cal	90,000	28,000	35	.45	.....	.....	9½	1892
Agustinho Santos	.....do	55,000	22,900	28	.48	.....	.....	9½	1891
Deodora Lacerda	Taller de aserrar	26,000	7,000	30	.45	.....	.....	10½	1880
Companhia Bisquits Nacionaes	Panadería, bizcochos, etc	100,000	26,000	40	.55	.....	.....	10	1889
Wilson Sons & Co	Astillero de reparación	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1895
Schindler & Co	Limpieza y preparación de piassava.	30,000	6,000	12	.50	35	.30	.....	1894
S. S. Schindler	Tren de lavado al vapor*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Aguiar Cordoso	Lapidario	15,000	7,000	15	(†)	.....	.....	.....	.....
Julio Sardinho dos Santos	Sillas de montar y arneses	40,000	6,000	8	1.00	.....	.....	10	.....
Aguia de Ouro	.....do	59,000	13,000	15	1.00	.....	.....	10	.....

* Se abrirá el 15 de enero próximo; cuenta con máquina americana reformada con capacidad para lavar 15,000 piezas por dia aproximadamente.
† 40 centavos por quilate.

Algunos de estos establecimientos no están abiertos todo el año

R. P. McDaniel,
Cónsul.

Bahia, *Diciembre 28, 1896.*

COLOMBIA.

MAQUINARIA PARA EL USO DEL CANAL DE PANAMÁ.

Victor Vifquain, Cónsul General de los Estados Unidos en Panamá, dice lo siguiente al Departamento de Estado, en una comunicación relativa á la maquinaria que ha de usarse en la construcción del Canal de Panamá:

Se me acaba de informar que la Dirección del Canal de Panamá en Paris ha dispuesto que todo lo que se use en los trabajos del canal debe ser de fabricación ó producción francesa. Por casi todos los correos recibo catálogos ó cartas de fabricantes americanos y hasta ahora he venido adoptando el procedimiento de remitirlos en seguida á la oficina del Canal aquí, en donde eran recibidos con agrado. En lo futuro, nuestros comerciantes americanos harán bien en economizar el porte de correo.

COSTA RICA.

ALGUNOS PUNTOS DEL MENSAJE DEL PRESIDENTE.

Debido á una atención del Señor Calvo, Ministro Residente de Costa Rica en los Estados Unidos, esta Oficina ha recibido una traducción del Mensaje que el Presidente Don Rafael Iglesias dirigió al Congreso Nacional, al inaugurarse sus sesiones, el 1°. de mayo. Refiriéndose á las relaciones de Costa Rica con las otras naciones, el Presidente se expresa asi:

Desde que Costa Rica asumió la plenitud de su soberanía, en ningun tiempo como en la hora presente el modo de ser de sus relaciones internacionales se ha presentado en todos conceptos más satisfactorio; para obtener lo cual el Poder Ejecutivo no ha omitido esfuerzo alguno dentro de los límites del decoro y de la dignidad nacionales.

Muy satisfecho se muestra el Presidente del convenio celebrado para fijar la línea divisoria con Nicaragua, de conformidad con el laudo arbitral emitido por Mr. Grover Cleveland, siendo Presidente de los Estados Unidos, y también celebra la designacion del General E. P. Alexander como ingeniero àrbitro en el mencionado asunto.

Al hablar de la instrucción pública, dice el Presidente:

Convencido el Gobierno de la alta significación que para la general cultura del país tienen el ensanche y perfeccionamiento de la instrucción pública, no ha omitido esfuerzo alguno para difundirla aun en los más apartados caseríos y para mejorarla en todo sentido.

Recomienda que se establezcan escuelas normales bien organizadas é inteligentemente dirigidas. Hace mención de que existen con vida propia independiente facultades de derecho, medicina, cirugía y farmacia, y alude á la de ingeniería y agrimensura y al establecimiento de una escuela de bellas artes, ya decretado por el Gobierno.

En cuanto á los asuntos jurídicos, el Presidente recomienda algunas reformas á fin de facilitar los procedimientos y de mejorar la organización del sistema actual. Encomia la administración de justicia, que hace honor al país, el respeto del pueblo costarricense por las leyes y á las cortes encargadas de aplicarlas.

Al tratar de las penas, el Señor Iglesias dice:

Complemento obligado de la ley y de los tribunales es la existencia de establecimientos adecuados á la ejecución de las penas. Aceptado ya el sistema mixto de penitenciaría y colonia penitenciaria, según la naturaleza de los delitos, como el más apropiado para el país, ha resuelto el Poder Ejecutivo levantar en las cercanías de esta capital una ciudadela penitenciaria que comprenda, debidamente aislados entre sí, cuanto establecimiento de prevención y penalidad haya de fundarse, incluyendo en aquellos las casas de corrección de menores y los departamentos de vagos de ambos sexos.

La localidad en donde la ciudadela habrá de fundarse está ya adquirida por el Gobierno y contratada asimismo la construcción de los edificios de corrección de menores.

La economía nacional es uno de los asuntos á que el Poder Ejecutivo ha dedicado especial atención, y después de un estudio de las condiciones del país, emitió el decreto por el cual se reforma el sistema monetario y se adopta como base el oro, que es en la actualidad el medio circulante en Costa Rica.

Dice asimismo el Mensaje que en breve se someterá al Congreso una ley bancaria, la cual, consultando los intereses públicos, tratará de salvar el inconveniente que se atribuye á la pluralidad de emisiones.

Se emitirá una nueva ley referente á la enajenación de tierras baldías.

Habiéndose efectuado el arreglo de la deuda exterior, el Gobierno tiene depositados los fondos suficientes para pagar, á su debido tiempo, los intereses del primer cupón

El estado de la Hacienda Pública es satisfactorio, en cuanto ha podido el Gobierno, sin establecer nuevos impuestos ni ocurrir al crédito público, no obstante las subvenciones acordadas en favor de diversas poblaciones de la República y de otros gastos relacionados con el mejor servicio de la administrácion, formar una reserva de valores efectivos con que atender á la provisión de moneda de oro y al compromiso de pago convenido en el nuevo arreglo de la deuda exterior.

Las entradas en efectivo durante el año económico á que el informe se refiere, alcanzaron á $7,435,610.78, cantídad que se descompone así:

Producto de rentas	$7,029,403.14
Crédito Público (deuda interior)	32,718.00
Fondos en administración (giros postales, etc., etc.)	373,489.64
	7,435,610.78

El producto de las rentas de 1896 á 1897, supera al del año económico de 1895 á 1896, en $851,102.02, y excede á la suma presupuestada en $538,226.14.

El total de los egresos ascendió á $6,697,326.51, lo cual deja un superávit de $738,284.27, que, unido al del año anterior, da una suma de $1,081,711.60, á lo que hay que agregar aun, por saldo á favor del fisco, correspondiente á la exportación de café de 1895 á 1896, £16,527–19–6, formando en conjunto la cantidad de $1,270,000.00 próximamente, valor á la orden de la Secretaría de Hacienda el 31 de marzo próximo pasado.

Entre las reformas que es indispensable introducir en nuestro sistema rentístico, dice el Senor Iglesias, tiene suma importancia la correspondiente á impuestos aduaneros. Sin apreciar por el momento si es ó no conveniente á nuestra política económica adoptar uno ú otro de los dos sistemas; el de libre cambio ó el de proteccionismo, que con más ó menos extensión prevalecen en las leyes arancelarias de otros estados, por cuanto considero que son las condiciones especiales de cada país y la mayor suma de elementos extranjeros que requiera para su desarrollo, las que deben determinar hasta qué grado ha de convenir la adopción de uno ú otro sistema ó la combinación racional de ambos; si crev que nuestra actual tarifia de aduanas está muy lejis de corresponder á lo que la equidad en el aforo demanda y pieuso tambien que es deficiente en sus penas y dispendiora en sus procedimiéntor la ley fiscal en lo que á los delitor de contrabando se refiere.

La acción del Gobierno en dar oportunos auxilios, tanto a lás poblaciones principales como á las más pequeñas, ha sido muy provechosa, y además de dichos auxilios se ha emprendido la construcción de carreteras los trabajos para mejorar Puerto Limón, la edificación de casas de beneficencia, escuelas, institutos, establecimientos higiénicos, un museo nacional, etc.

La atención del Gobierno se ha dirigido asimismo á la construcción del ferrocarril al Pacífico, que completará pronto la vía férrea á través de Costa Rica.

En conclusión, el Presidente dice que le alienta á perseverar con ánimo resuelto en la senda que se ha trazado, de emprender cuanta obra demande el progreso nacional compatible con los recursos del país y reclamada por su cultura, el éxito halagador que han obtenido sus esfuerzos, favorecidos durante el año á que el Mensaje se refiere, por una situación excepcional, en que los hábitos de moralidad del pueblo, la producción natural, el aumento de las rentas públicas y la solución altamente satisfactoria alcanzada para las cuestiones económicas, políticas é internacionales que más preocupan la atención del Gobierno, han contribuído con extraordinario y casi inesperado contingente á singularizar en la historia de Costa Rica como un año venturoso el período que acaba de pasar.

MÉXICO.

NUEVO SERVICIO TELEGRÁFICO.

Por convenio recientemente celebrado entre la Compañía Postal y de Telégrafos y el servicio de telégrafo de los ferrocarriles Nacional y Central mexicanos, México ha quedado en comunicación telegráfica directa, por tierra, con todas las estaciones telegráfico-postales de los Estados Unidos, establecidas en todas las ciudades y pueblos principales.

Hasta el presente, toda la comunicación telegráfica entre México y los Estados Unidos se ha llevado á cabo vía Veracruz y Galveston.

En lo adelante, los despachos de Europa y para Europa pasarán vía New York y la Compañía Postal y de Telégrafos.

PARAGUAY.

PROSPECTO DE LOS NEGOCIOS.

Un corresponsal del British Trade Journal, en una correspondencia fechada en Asunción el 17 de marzo de 1897, hace los siguientes comentarios al hablar de las oportunidades que ofrece aquel país al comercio de Inglaterra. Lo que el referido corresponsal dice del comercio inglés es aplicable al comercio americano, y por esta razón se le da cabida en este Boletín.

Aquí hay un ancho campo para muchos géneros ingleses, especialmente para artículos de ferretería, loza esmaltada, etc., en la importación de los cuales Alemania parece llevar la mejor parte.

En el ramo de tejidos, sin embargo, Inglaterra hace la mayor parte del comercio; también hay aquí salida para toda clase de armas de fuego, aunque pagan derechos muy subidos.

Paraguay no es un país populoso (probablemente tiene menos de 500,000 habitantes) y no cuenta mas que con un centro comercial de alguna importancia que es la capital, Asunción; y un agente establecido aquí podría extender sus negocios por todo el país, pues los comerciantes de los otros distritos hacen sus pedidos aquí ó reciben sus mercancías de esta ciudad. Paraguay es todavía un país pobre pues está sufriendo aún los efectos de la desastrosa guerra con Brasil, Argentina y Uruguay, y no ofrece amplio mercado para la venta de artículos de lujo. Basta observar sin embargo los grandes surtidos de que disponen muchos de los comerciantes al detalle en Asunción, para darse cuenta de la importancia de esta ciudad como centro comercial; y valdría la pena para el representante de cualquiera casa inglesa de importancia venir á esta ciudad aunque fuera por una permanencia de pocos días. Dos ó tres vapores cada semana mantienen comunicación con Buenos Aires, Montevideo y otros países.

NECESIDAD DE EMPRESAS DE LUZ ELÉCTRICA Ó DE GAS.

Aunque Asunción es una ciudad de unos 50,000 habitantes y es la capital de la República, está todavía alumbrada con aceite. La ausencia del gas es debida en parte sin duda al alto precio del carbón, pero yo creo que se presenta aquí una buena oportunidad para el empleo de capitales ingleses en una empresa de gas ó de alumbrado eléctrico. Creo firmemente que el Paraguay ha sido muy descuidado.

El premio sobre el oro es ahora en extremo subido; es de 670 aproximadamente, de modo que el peso del Paraguay vale menos de 16 centavos.

Si el tipo del cambio sube, como es probable, esta será una buena oportunidad para que los comerciantes comisionistas vengan á este país, pues los comerciantes aquí se sienten mas dispuestos á comprar cuando ocurre alguna baja en el premio

del oro, debido á que los precios fijados en la moneda local son entonces necesariamente mas bajos.

En la República Argentina y el Uruguay el prospecto de los negocios es por modo distinto mas halagüeño. La construcción de edificios ha aumentado recientemente en Buenos Aires, y las excelentes calles y avenidas que se han trazado con maravillosa rapidez le sugieren á uno el estilo de New-York mas que el de una ciudad de la América del Sur.

La corriente de emigración que parece ser este año mas nutrida que nunca constituye también otro buen signo; pero me reservo las consideraciones sobre la República Argentina y Uruguay para otra carta que escribiré á mi llegada á Buenos Aires.

SANTO DOMINGO.

INDUSTRIA DEL AZÚCAR.

[De los Informes consulares de los Estados Unidos, abril de 1897.]

Durante una permanencia de tres días en este puerto, de paso para Port-au-Prince, visité varias plantaciones de azúcar en este distrito. Son propiedad de Americanos en todo ó en parte, y por lo general están manejadas por Americanos, con capital americano. Todo el producto de estas fincas se embarca para los Estados Unidos, y casi por completo en barcos americanos. Para hacer este informe lo mas conciso posible, daré por su orden los nombres de las fincas y los de sus dueños, así como el importe de la zafra del año pasado, en sacos de 300 libras cada uno, y el capital invertido.

Plantaciones.	Dueños.	Zafra.	Capital invertido.
		Sacos.	
Consuelo	W. L. Bass	48, 000	$1, 200, 000
Santa Fé	Ross	42, 000	750, 000
Porvenir	Miller	33, 000	600, 000
Puerto Rico	Armstrong	20, 000	600, 000
C. Colon		34, 000	500, 000
Qusquain	Bartram	33, 000	400, 000

Aunque el producto total aparece de importancia, ninguna de estas plantaciones obtuvo el año pasado provecho alguno de consideración, debido probablemente al hecho de que el azúcar fue retenido por mucho tiempo. Las autoridades locales exijen impuestos, por varios conceptos, que representan una suma de 33 centavos por cada 100 libras. Al principio, los derechos de exportación eran de 12½ centavos (oro), aproximadamente, pero tal parece que los impuestos han ido aumentando en proporción á las necesidades del Gobierno. Los plantadores se quejan también, y á mi juicio con razón, de que se les obliga

á fijar un precio á sus productos al tiempo del embarco. Para la fijación del precio se toman por base las últimas cotizaciones recibidas por cable, que á veces tienen un mes de atraso, y el año pasado la evaluación de esta suerte practicada resultó muy en exceso del precio en venta. Si se dejara el precio en blanco en las facturas para fijarlo según las cotizaciones del mercado á la fecha de la entrada de la carga en New York, se evitaría á los plantadores el riesgo de incurrir en la pena establecida para el caso de que se fije un precio inferior al efectivo, lo que puede ocurrir fácilmente; y se les evitaría asimismo el pago de derechos en exceso, pues se dió el caso en la pasada zafra de que el azúcar valuado á 4, $4\frac{1}{16}$ y $4\frac{1}{4}$, solo obtuvo en el mercado un precio de 3 centavos.

No sería extraño que por estas razones, á pesar de las cuantiosas sumas invertidas y de la reconocida baratura de la tierra y los salarios, aquellos hacendados se vieran al fin obligados á abandonar sus plantaciones. Un alivio, además del anteriormente indicado, podría encontrarse si el Departamento del Tesoro hiciera una rebaja de 60 centavos por cada 100 libras, en vez de la de 50 centavos que ahora se hace, para cubrir los gastos adicionales de embarco que se crearon el año pasado.

HENRY M. SMYTHE,
Ministro.

MACORIS, *enero 9 de 1897.*

ESTADOS UNIDOS.

CHATTANOOGA Y EL TRÁFICO EXTRANJERO.

El Honorable Jorge W. Ochs, alcalde de Chattanooga, Estado de Tennessee, ha publicado un interesante escrito sobre las industrias y el tráfico de esa ciudad, conocida popularmente con el nombre de "La Puerta del Sur," en el cual presenta, en forma muy hermosa, lo que vale dicha población como centro manufacturero y comercial. Al hablar del tráfico extranjero de Chattanooga, dice:

De las industrias de Chattanooga solamente treinta son absolutamente locales. La mayor parte envía sus productos á todos los puntos del país y aún al extranjero en cantidad considerable. Los refrigeradores hechos en Chattanooga se encuentran en el Cabo, en Honolulu y en las Antillas. México compra aquí material para telégrafos, prensas de embalar heno, lingotes de hierro, poleas, arados, parrillas de hogar y muebles de la mejor calidad. Trapiches y evaporadoras para azúcar van de Chattanooga á México, á la América del Sur, y á las Antillas. Las zapatas de freno hechas en Chattanooga forman parte del material de ferrocarril en todas partes del mundo. La Europa nos compra en gran cantidad pizarrines, poleas, remos de bote, quemadores de gas de lava y de cuero, y pone etiquetas nuevas y vende á precios caprichosos el aceite de semilla de algodon de Chattanooga. La Inglaterra y el Canadá piden maquinaria especial en grandes cantidades á los embarcadores de Chattanooga; y una fábrica de làpices en Alemania hace aserrar y embarcar para su uso particular, por medio

de un establecimiento de Chattanooga, inmensas cantidades de cedro del Sur. El Austria compra á Chattanooga deshiladores de algodón para tejer alfombras: cargamentos de pintura se mandan de Chattanooga á Yokohama y á otros puntos lejanos. La maquinaria para trabajar madera, hecha en Chattanooga, es enviada hasta Bombay. Nuestras sierras van á Siam, y en una palabra, la habilidad y energía de Chattanooga phann convertido materias primas en artículos de comercio que se solicitan en ambos hemisferios.

VENEZUELA.

EL ALMACÉN DE MUESTRAS DE MERCANCÍAS AMERICANAS EN CARACAS.

Por Rudolph Dolge, *Director*.

El proyecto de establecer en Caracas, Venezuela, un almacén donde se exhiban mercancías, se ha llevado á efecto, después de una investigación y estudio detenidos del asunto por un Comisionado especial de la Asociación Nacional de Fabricantes. Esta Asociación está ya lista para recibir las peticiones que se quieran hacer en solicitud de local en el edificio que se tiene con el objeto indicado. El almacén servirá de exposición permanente de mercancías americanas y será el centro de reunión de los vendedores que visiten Venezuela con el fin de mirar por los intereses de los que tomen parte en la exhibición. Lo que la Asociación se propone al establecer este almacén, es fomentar el comercio entre los Estados Unidos y Venezuela, haciendo que los comerciantes venezolanos conozcan bien los efectos americanos, que pueden comprar ventajosamente.

El almacén se ha fundado sobre las bases de una concesión especial otorgada por el Gobierno de Venezuela á la Asociación Nacional de Fabricantes. Esta concesión otorga el privilegio de introducir al país, libres de derechos, aquellas mercaderías destinadas á la exhibición en el citado almacen, y solamente habrán de pagarse dichos derechos en caso que los efectos sean vendidos. Este privilegio, el favor con que en Venezuela se mira todo lo que es americano, y la circunstancia de que numerosas mercaderías americanas son vendibles en aquel país, ofrecen condiciones excepcionalmente favorables para la inauguración de la empresa de que se trata. Varios comerciantes prominentes de Caracas han tomado activa participación en los trabajos preliminares para el establecimiento de este almacén, y el Gobierno venezolano ha manifestado vivo interés en el proyecto, mostrando la mejor disposición para cooperar de una manera práctica al buen éxito de la empresa.

Como este es el primero de los muchos depósitos del mismo género que la Asociación Nacional de Fabricantes tiene la intención de establecer en varios centros comerciales extranjeros, se desea que este almacén sea en todo sentido una institución modelo en su clase. Los proyectos para su organización y manejo se han hecho cuidadosamente, y los objetos que se exhibirán serán únicamente aquellos que se sabe tienen demanda en Venezuela. Hay muchas manufacturas americanas que sería inútil tratar de vender en aquel país, y éstas no se desea

exhibirlas. El objeto de la empresa es alcanzar beneficios positivos para los que tomen parte en ella, y se cree que cualquier fabricante que sepa aprovechar las ventajas que el almacén le ofrecerá, encontrará abundante remuneración par el dinero y los esfuerzos invertidos.

Se observará que la Asociación Nacional de Fabricantes no trata de hacer exclusivo á sus miembros el privilegio de usar el almacén. La empresa ha sido desarrollada sobre bases muy amplias, y su objeto es dar á los fabricantes americános la oportunidad de exhibir sus efectos con el menor gasto posible, presentándoles al mismo tiempo la facilidad de obtener informes fidedignos sobre el mercado de Venezuela, cuyas condiciones son prácticamente las mismas que ofrecen casi todas las plazas hispano-americanas.

Venezuela presenta un magnífico campo para ensayar el experimento en cuestión, tanto por las íntimas relaciones que existen entre aquella República y los Estados Unidos, como por las excelentes comunicaciones entre los dos países, por las facilidades bancarias de que los comerciantes americanos pueden disponer y por otras razones poderosas. Grande es el interés que en este asunto han manifestado muchos fabricantes distinguidos en diversos ramos. Los comisionistas prestan al proyecto su más activo apoyo; y los Señores Boulton, Bliss y Dallet, propietarios de la línea de vapores americanos, denominada "Red D" (*La D Roja*), han ofrecido transportar todos los objetos destinados á la exhibición por la mitad de lo que cobran generalmente por fletes.

El éxito de la empresa parece ya seguro, y es de esperar que la mayor parte de nuestros fabricantes sabrá aprovechar la oportunidad que se les presenta.

Toda comunicación acerca del almacen y de la exposición debe dirigirse á la Asociación Nacional de Fabricantes, 1751 Fourth street, Philadelphia, Pa., U. S. A.

DESARROLLO DE SUS FERROCARRILES.

Con fecha de Maracaibo, enero 28 de 1897, el Cónsul E. H. Plumacher dirije al Departamento de Estado una relación extensa é interesante del sistema de ferrocarriles y desarrollo de Venezuela. Esta relación aparece integra en la publicación de los "Consular Reports" de abril de 1897, de donde tomamos los siguientes extractos principales:

Puerto Cabello es una ciudad activa de 15,000 inhabitantes aproximadamente, justamente célebre por la posesión del mejor puerto de la costa norte de la América del Sur. Reune las tres condiciones de fácil acceso, seguridad y profundidad de fondo, hasta los muelles de la población. Además de estas ventajas el puerto es cómodo y pueden cargar y descargar á la vez varios vapores europeos.

La Guayra hasta hace pocos años era una rada excesivamente inconveniente y con frecuencia peligrosa, donde los barcos á menudo corren gran peligro, y aunque se ha construído un tajamar, donde se supone que puedan atracar las

embarcaciones y efectuar la carga y descarga. Los resultados de la empresa no han correspondido á lo que se esperaba. En cuanto á los demás puertos abiertos de la República, ninguno de ellos puede compararse en grado alguno con el de Puerto Cabello.

Esta circunstancia favorable ha dado grande importancia á la ciudad aumentándola considerablemente su proximidad á Valencia.

Durante muchos años antes de la construcción del ferrocarril en las dos ciudades, se hicieron esfuerzos para obtener este resultado, y se hizo más de una concesión, pero á pesar de haberse hecho los trazos y la demarcación de la línea, no se llegó á un resultado práctico.

Valencia, teniendo una elevación de cerca de 500 métros, sobre el nivel del mar, á distancia como de treinta millas de Puerto Cabello, los ingenieros tropezaron á veces con muchas dificultades, y se temía que los productos del ferrocarril, al abrirse á la comunicación, no guardaría proporción con los gastos de la construcción, pero al fin se organizó una compañía en Inglaterra y se dió principio á la obra. Altamente favorable á la compañía es la claúsula del contrato, garantizando el Gobierno el 7 por ciento de interés anual, sobre el capital del costo total de la línea. El camino se abrió al tráfico en 1886, estando construído del modo más sólido.

No hay lugares en la línea entre Puerto Cabello y Valencia que amerite descripción especial, excepto Las Trincheras, donde un establecimiento termal sanitario, para los inválidos, los atrae de todas partes del país, y aún de Curaçao y otras islas vecinas. Sin embargo de que poco se esperaba del tráfico del lugar, el camino se ha construído para la pronta, regular y expedita trasportación á la costa de los productos de la gran región agrícola, cuyo centro es Valencia, y para la trasportación al interior de las mercancías del exterior introducidas en Puerto Cabello. Los rendimientos de la línea, sin embargo, no han dado lo que se esperaba, y la compañía tiene fuertes reclamaciones contra el Gobierno por el interés del 7 por ciento.

En este país, como en todos los demás, son esenciales para el progreso los medios adecuados para la trasportación, y la experiencia enseña que donde se construyen ferrocarriles al través de distritos de fertilidad y recursos naturales, cuyo único obstáculo para su desarrollo es la escaséz de población, acuden pobladores desde que se hacen los esfuerzos necesarios para atraerles. En un país empezando á poblarse como Venezuela, los naturales no pueden considerarse como pobladores ni colonos de una sección particular, y si todos los ferrocarriles extendiéndose al interior, y pasando por regiones que convidan al agricultor tomasen el interés debido, en atraer el país y establecer en la línea del camino, ó cerca de ella, cierto número de inmigrados, cesarían las quejas de deficiencia de las rentas.

En la línia de Puerto Cabello á Valencia hay muchos millares de acres de terrenos enteramente incultos, que reunen las condiciones de feracidad de suelo, y de clima suave y salubre con abundancia de agua de riego. Si la compañía desde el principio hubiera organizado estos establecimientos en los puntos convenientes, otra muy diferente sería su posición de hoy.

Los ferrocarriles, en verdad, atraen la población, y esta debe hallarse en alguna

parte, y en el caso de Venezuela y otros países situados de un modo semejante debe venir del exterior. El Gobierno además de muy buen grado cooperaría en tal movimiento que naturalmente redundaría en beneficio público.

Aunque el camino de Puerto Cabello no pasa por campos tan interesantes, como la línea de Caracas á Valencia, donde después de atravesar las montañas, siguen los pueblos y las ciudades en sucesión rápida, muchas de las cuales poséen importancia histórica, él sirve de enlace entre el interior del país y la costa, y como tal corresponderá algún día á las esperanzas de quienes lo proyectaron.

Sus intereses y los del Gran Ferrocarril de Venezuela son, hasta cierto punto, idénticos; ambos tienen el mismo término, la ciudad de Valencia, y unidos forman una ruta contínua, desde Puerto Cabello, por la costa á Caracas, capital de la República, que está á su turno unida con La Guayra, por el camino abierto en 1883. Así queda completo el círculo, y se palparán las ventajas, que han de realizarse al fin con este triunfo de la ingeniería moderna.

Con la continuación de la paz, que parece asegurada al presente, y el desarrollo que se aguarda de las condiciones económicas del país, la compañía del ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia espera justamente un aumento de sus negocios que recompense las pérdidas anteriores. Se tienen fundadas esperanzas de que el año próximo venidero anunciará un período de prosperidad permanente y progresiva.

O Boletim Mensal

DA

Secretaria das Republicas Americanas

União Internacional das Republicas Americanas

Vol. V. JULHO de 1897. No. 1.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS.

Ao estudar-se as relações commerciaes dos Estados Unidos com os paizes latino-americanos e as possibilidades do seu desenvolvimento futuro, o facto que primeiro se deve observar, é a importancia das considerações geographicas. Estes paizes grupam-se naturalmente quanto ás facilidades de communicação com os Estados Unidos, do modo seguinte: primeiro, o Mexico; segundo, as Antilhas; terceiro, a America Central; quarto, o littoral do Atlantico na America do Sul; e quinto, o littoral do Pacifico.

O Mexico, é visto, estando situado mais proximo aos Estados Unidos, foi posto em mais facil communicação com seus mais importantes centros de commercio pelo desenvolvimento recente das vias-ferreas, assim como pela extensão do serviço de vapores. As Antilhas unem-se intimamente com este paiz por meio de linhas regulares de vapores e estão relativamente proximas a seus portos do Sul. A costa do Atlantico da America Central vê augmentar-se constantemente seu commercio com New Orleans e outras cidades deste paiz. Esta importante zona commercial encontra seu mercado natural nos Estados Unidos. As divisões precedentes—isto é, o Mexico, as Antilhas e a America Central—gravitarão naturalmente cada vez mais para seu mais proximo vizinho, os Estados Unidos, tanto na compra de mercadorias

manufacturadas como de generos alimenticios, porque promovem-se as communicações e seus mercados são intelligente e industriosamente procurados. Esta porção dos beneficios do commercio latino-americano difficilmente se esquivará a este paiz, si os Estados Unidos não se esforçarem por obtel-a. É propriamente na America do Sul onde a Europa está realmente entrincheirada. É ahi que os Estados Unidos devem encontrar a concurrencia seria de seus rivaes commerciaes no futuro, e tratar de combater as desvantagens que são muito evidentes a quem examinar o assumpto. Permittam-me chamar a attenção, muito resumidamente, para os algarismos mais recentes do commercio das divisões geographicas acima mencionadas.

Quanto ao Mexico, segundo os relatorios consulares mais recentes, o commercio dos Estados Unidos vai-se augmentando n'uma razão que promette grandes resultados com mais energicos esforços. No anno de 1895, os Estados Unidos exportaram para o Mexico mercadorias no valor de cerca de $17,000,000, ou uma somma equivalente a todas as importações do Mexico procedentes da Grã Bretanha, França e da Allemanha. No anno seguinte de 1896, as compras feitas nos Estados Unidos pelo Mexico cresceram mais $4,000,000, emquanto por outra parte o Mexico não tem razão de queixar-se de falta de liberalidade por parte dos Estados Unidos, no que lhe compraram. Durante o exercicio findo a 30 de junho de 1895, compraram mercadorias do Mexico no valor de mais de $15,000,000, ou um excesso de quasi $4,000,000, sobre o valor dos productos exportados pela Grã Bretanha, Françã, Allemanha e Hespanha. Parece que, si os Estados Unidos compram em maior escala do que esses paizes devem vender-lhe na mesma proporção. A razão por que isto não é presentemente assim, é em grande parte a falta do necessario zelo, sem o qual será difficil accelerar a decadencia do poder já enfraquecido, dos interesses commerciaes da Inglaterra, Allemanha e França, que foram estabelecidos por tanto tempo e ainda estão vigilantes nessa Republica, nossa irmã. A opportunidade ahi está. Os resentimentos dos Mexicanos contra os Estados Unidos, nascidos da guerra, ha meio seculo, desappareceram quasi inteiramente, e sob a administração judiciosa e energica do Presidente Diaz, relações mais estreitas com este paiz, estão sendo cultivadas diligentemente. Os capitaes, as emprezas e as industrias encaminham-

se constantemente para o Mexico, e as relações commerciaes dos dous paizes, si não occorrer algum incidente imprevisto, desenvolver-se-hão rapidamente dentro dos annos proximos futuros.

O commercio com as Antilhas tem sido seriamente prejudicado durante os dous ultimos annos pela insurreição em Cuba. Comparando os algarismos estatisticos do Thesouro dos Estados Unidos para 1895 e 1896, achamos que houve uma diminuição durante um anno de muito mais de $12,000,000 nas importações de Cuba, e de mais de $5,000,000 nas exportações dos Estados Unidos para esta ilha. Comparados com o anno de 1894, os algarismos para 1896 mostram uma diminuição de mais de $25,000,000 nas importações e de quasi $13,000,000 nas exportações. Sob condições normaes, Cuba é quasi inteiramente dependente dos Estados Unidos como mercado para seus productos, e com um ajuste conveniente de reciprocidade, podiam estes augmentar muito suas vendas de mercadorias manufacturadas. O capital americano empregado em Cuba já monta a uma somma consideravel, e com a restoração da paz e da ordem, o desenvolvimento dos interesses dos Estados Unidos alli em grandes proporções, será somente uma questão de tempo.

As mesmas considerações são applicaveis, mais ou menos, ás outras ilhas das Antilhas. As colonias britannicas, por exemplo, com a excepção da Jamaica, compram muito mais dos Estados Unidos do que da Metropole, e encontram seus principaes mercados neste paiz. Na Jamaica, as condições estão se alterando em favor deste paiz. "Até ha poucos annos," diz o consul dos Estados Unidos em Kingston, em data de 26 de setembro de 1896, "os Estados Unidos não podiam fazer concurrencia com a Inglaterra nas mercadorias manufacturadas. Hoje o nosso paiz promette ser superior a ella."

Dos paizes da America Central, a Honduras ingleza fornece a prova mais notavel da corrente geral de commercio para os Estados Unidos. Sendo colonia ingleza, naturalmente preferiria os productos inglezes. Comtudo, segundo um relatorio recente do consul dos Estados Unidos em Belize, quasi todo o augmento de importações de 1895, sobre as do anno anterior, omittindo-se o Mexico, foi procedente dos Estados Unidos. O consul americano crê que "É provavel que este augmento continue, porque o povo vai-se acostumando cada vez mais aos nossos productos.

Diz que a qualidade superior de nossas mercadorias e a prompta e frequente communicação entre os dous paizes, dão-nos grandes vantagens." Um facto muito significativo da intimidade das relações commerciaes que já existem, se acha na adopção pela Honduras ingleza, ha dous annos, do dollar de ouro dos Estados Unidos como seu padrão monetario.

Em Costa Rica, segundo as informações de um consul inglez, os algarismos mostram que os Estados Unidos e a Allemanha gradualmente vão prevalecendo sobre a Grã Bretanha. Não se dá o augmento relativo ou a diminuição, mas a conclusão é satisfactoria.

O valor das exportações dos Estados Unidos para Guatemala em 1895, excede ao das da Allemanha em $400,000, e ao das da Grã Bretanha em $500,000. Com esforços adequados, este paiz poderá reduzir a uma porcentagem simplesmente nominal, a parte que todos os paizes europeos têm no seu commercio.

Os officiaes consulares dos Estados Unidos em Nicaragua, dizem que, não obstante as importações montarem apenas a $3,000,000 por anno, podiam-se augmentar consideravelmente as vendas de mercadorias manufacturadas nos Estados Unidos. Actualmente as exportações e importações dos Estados Unidos contrabalançam-se, cada uma montando em 1896 a um milhão e um quarto de dollars.

Isto basta, talvez, para mostrar que os paizes e as ilhas do mar das antilhas, estando situadas ás proprias portas dos Estados Unidos, responderam primeiramente, como se esperava, ás condições que parecem predispostas a uma completa alliança commercial com os Estados Unidos. Na minha opinião, a tarefa de assegural-os completamente para este paiz será facil, si fizermos uso intelligente das opportunidades apresentadas. Mas não se pode esperar que taes resultados sejam conseguidos si ficarmos sentados e á espera de que venham por si mesmos. Os competidores europeos não deixariam de tirar proveito de semelhante negligencia, como fizeram no passado. São vigilantes, activos, habilitados, e sabem bem que as vantagens são tão contra elles, que somente a indifferença ou indolencia permittirá que elles contrariem o desvio deste commercio dos canaes artificiaes para os canaes naturaes. O exito será dos Estados Unidos si o souberem apanhar, mas a menos que se esforcem, escapar-lhes-ha.

Quando olhamos para mais longe—isto é, para o continente sul-americano—a perspectiva tambem vai melhorando. Os Estados Unidos têm alli tambem certas vantagens, mas geographicamente não são tamanhas. Um olhar para um mappa do mundo mostra que a costa da America do Sul está situada mais proxima ao Mundo Velho do que áquella parte do Novo Mundo occupado por este paiz. Uma linha perpendicular traçada de New York para o sul passará por algum ponto da costa do Peru. Quer dizer, que a grande parte do continente sul-americano está situada a leste da dita linha. Segundo o mappa da Repartição de Hydrographia dos Estados Unidos, que mostra os caminhos dos mais grandes vapores, Pernambuco no Brazil, está a 3,700 milhas nauticas de New York, e somente está a 200 milhas mais longe de Plymouth, na Inglaterra. Está somente a 1,600 milhas de Sierra Leone e a uma distancia pouco menor das ilhas de Cabo Verde. De Pernambuco a Lisboa é de 3,200 milhas. Rio de Janeiro está a 4,700 milhas nauticas de New York; Buenos Aires está a mais de mil milhas nauticas mais para o sul. Assim vemos que a vantagem geographica dos Estados Unidos sobre a Europa é muito pouca quanto á costa de léste da America do Sul. Quanto á costa do norte, isto é muito mais notavel, e as condições apontadas, que affectam o commercio do mar das Antilhas, são tambem applicaveis, mais ou menos, a esta parte da costa da America do Sul. Mas a costa de léste, comprehendendo o Brazil, a Republica Argentina e o Uruguay, é muito mais remota dos Estados Unidos e muito mais proxima á Europa do que a primeira vista suppômos.

As condições geographicas sendo assim quasi iguaes para ambos dos competidores, não é surprehendente ver que os nossos concurrentes europeos têm mantido até agora grande influencia sobre o commercio sul-americano. Fallando aproximadamente, os Estados Unidos compram da America do Sul todos os annos productos no valor de $110,000,000 a $150,000,000, e só lhe vendem productos no valor de menos de $40,000,000. Durante dez annos as exportações dos Estados Unidos para a America do Sul foram augmentadas no valor de $6,000,000, emquanto o augmento de importações foi cinco vezes esta somma. Ha muitos obstaculos artificiaes contra a concurrencia dos Estados Unidos no commercio da America do Sul, taes como o uso de mercadorias

europeas por muito tempo estabelecido, as facilidades bancarias e de transporte cuidadosamente desenvolvidas, e as grandes emprezas de capital europeo, mas todos estes podem ser vencidos por esforços concertados e industriosos. Chama-se attenção especial para o caracteristico geographico do problema, porque contem em si a importante lição, que em toda a costa de leste, os Estados Unidos têm pouca vantagem quanto á distancia para o transporte, e devemos estar preparados para encontrar os Inglezes, os Allemães, os Francezes e os Italianos, em condições quasi iguaes.

É differente quanto á costa do oeste. Um olhar para o mappa mostrará uma linha quasi perpendicular de New York para o Isthmo do Panama. Si se abrir um canal maritimo no Isthmo por qualquer dos dous caminhos projectados, New York e New Orleans serão postas em facil e intima communicação com toda a costa do Pacifico no Mexico, America Central e na America do Sul. A cidade de San Francisco, é visto, já goza de taes facilidades. Por meio de um canal no Isthmo, terá tambem um caminho inestimavel por agua para o mar das Antilhas.

Um estudo do mappa mostra claramente que os Estados Unidos em toda parte estão interessados, mais ou menos, no desenvolvimento do commercio latino-americano. San Francisco está pouco menos interessado do que New York, Philadelphia, Boston, Baltimore e os outros portos da costa do Atlantico. O interesse que New Orleans, Galveston, Mobile e todo o littoral do Golfo têm no desenvolvimento deste commercio é evidente a primeira vista Chicago, Cincinnati, Cleveland, St. Louis, Louisville, Indianapolis, Detroit, Kansas City, Omaha, Denver, Minneapolis e St. Paul contemplam com esperança e com boa razão, este commercio valioso. Ha todo o motivo em anticipar o desvio do commercio da maior parte da America latina para este paiz, e achamos na superioridade reconhecida de muitas classes de manufacturas americanas, um grande estimulo á concurrencia com as nações industriaes da Europa mais adiantadas. De toda parte do mundo, chega o testemunho convincente da popularidade das mercadorias americanas, especialmente das mercadorias de algodão, machinas, instrumentos agricolas, ferragens e ferramentas de carpinteiro, mobilia, botas e sapatos, e artigos de couro de todas as classes. Para citar uma instancia significativa, applicavel ao commercio latino-americano, o numero do Board of Trade Journal de Londres do mez de

maio, admitte n'um artigo escrito por um consul inglez, que as ferramentas de carpinteiro dos Estados Unidos vão arredando este artigo inglez do mercado do Peru, por causa do "seu aperfeiçoamento, barateza e modo de empacotar." As fechaduras, arados de mão e aço em folhas tambem são importados dos Estados Unidos pelo Peru, de preferencia aos productos inglezes.

Mas os esforços systematicos são indispensaveis para ter os melhores resultados destas vantagens. Os Estados Unidos não podem esperar fazer uma grande colheita sem que cultivem cuidadosamente o solo. As particularidades de taes esforços devem ficar ao cuidado dos manufactureiros e exportadores e das differentes firmas organisadas, que os representam. A funcção da Secretaria das Republicas Americanas é preparar o caminho para promover relações mais estreitas entre os paizes latino-americanos e os Estados Unidos, e para recolher e distribuir informações praticas a todos os interessados. É grato poder dizer que, durante as semanas passadas, tive a felicidade de receber abundante prova do interesse das Republicas nossas irmãs, nesta grande obra, e da cooperação cordial e auxilio de seus distinctos representantes diplomaticos nos Estados Unidos em formular planos para desenvolver sua utilidade nas linhas prescritas pela Conferencia Internacional Americana, que, sob o genio poderoso de James G. Blaine, reuniu-se em Washington desde 2 de outubro de 1889, até 19 de abril de 1890.

É digno de recordar o que elle disse por occasião da abertura desta Conferencia: "Não devemos esquecer que um destino commum nos fez habitantes de dous continentes, que ao fim de quatro seculos, ainda são considerados no Velho Mundo como o Novo Mundo. Situações semelhantes produzem sympathias semelhantes e impõem deveres semelhantes. Reunimo-nos na crença de que as nações da America devem ser e podem ser mais uteis, umas ás outras, do que actualmente são, e que cada uma achará vantagem e beneficio no augmento de communicação com as outras. Acreditamos que devemos aproximar-nos mais intimamente pelos caminhos do mar, e que em um dia não distante os systemas de estradas de ferro do Norte e do Sul entroncar-se-hão no Isthmo e unirão por terra as capitaes politicas e commerciaes de toda a America. * * * Muito teremos ganho quando adquirirmos a confiança mutua, na qual toda a amizade internacional deve reposar. Será ganho maior podermos tornar mais conhecidos uns

dos outros, os povos de todas as nações americanas, alvo que se alcançará com mais frequente e mais rapida communicação entre elles. O maximo ganho, porem, será, quando as relações pessoaes e commerciaes dos estados americanos do Norte e do Sul estiverem tão desenvolvidas e reguladas que cada um adquira a maxima vantagem possivel das boas relações de todos."

Fiel a este alto sentimento, a Secretaria das Republicas Americanas foi estabelecida como uma agencia da grande obra. O acto da sua organisação foi adoptado pela Conferencia a 14 de abril de 1890, tendo sido apresentado o parecer pelos Srs. José Alfonso, do Chile; Matías Romero, do Mexico; Nicanor Bolet-Peraza, de Venezuela; Salvador de Mendonça, do Brazil; e Henry G. Davis e Charles R. Flint, dos Estados Unidos. Dos dezoito Governos representados, todos presentes — quatorze em numero, a saber: A Republica Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Mexico, Nicaragua, Paraguay, Peru, Estados Unidos e Venezuela—votaram pelo estabelecimento desta Secretaria. Equador, Haiti, Salvador e Uruguay não estavam representados na Conferencia nesse dia, mas todos estes paizes prestaram e desde então têm prestado á Secretaria seu apoio e reconhecimento official.

Com lealdade para com os serios propositos da sua creação; com industria no preenchimento dos deveres que a sua administração ordena; com as vistas attentas para sua direcção para a utilidade commum a todos; e com tal acção e cooperação por parte da commissão executiva como fica dito, não tenho duvida de que a Secretaria realizará dentro em breve a idea de seus fundadores, isto é, uma grande agencia, dirigida por caminhos praticos, para promover o commercio e as boas relações entre todas as Republicas do hemispherio occidental e das colonias europeas das Antilhas e da America do Sul. Para este fim desejo empregar meus melhores esforços, e n'uma obra tão benefica e patriotica, creio que posso pedir com razão e receber com confiança, a vigorosa cooperação de todos os Americanos. Deixamo-nos todos estimular e inspirar por "esse patriotismo maior que constitue a fraternidade das nações" até receber "tal impulso qual jamais se conheceu."

Joseph P. Smith

INAUGURAÇÃO DOS MUSEUS DE PHILADELPHIA.

No dia 2 de junho, na Academia de Musica de Philadelphia, o Snr. Presidente dos Estados Unidos, acompanhado por alguns membros de seu Gabinete, dos Ministros do Mexico, do Brazil, do Chile, de Venezuela, da Suissa, do Equador, da Republica Argentina, da Korea, da China e de Costa Rica, e dos representantes das Camaras de Commercio de varias nações americanas, inaugurou solemnemente os Museus de Philadelphia com o seguinte discurso:

Minhas Senhoras, meus Senhores: A reunião de representantes dos grandes interesses commerciaes e industriaes, nacionaes e estrangeiros, em numero tão consideravel é facto tão raro que torna esta ceremonia um acontecimento saliente e memoravel. Camaras de commercio, juntas commerciaes, presidentes de municipalidades e governadores de Estados, conjunctamente com visitantes de quinze outras nações congregam-se para testemunharem a importancia ligada a esta empreza. Cada uma das republicas nossas irmãs d'este continente está aqui representada por seus ministros e em muitos casos numerosas delegações de proeminentes cidadãos fizeram longas jornadas, com grande sacrificio pessoal, para tomarem parte n'este acontecimento tão significativo. A todos damos cordealmente as boas vindas.

Nenhum fim vulgar poderia ter originado esta tentativa industrial. Os interesses e a cortezia interestadoaes e internacionaes contribuiram para o seu successo, mas nada menos do que a profunda convicção no espirito dos povos aqui representados de que o movimento agora iniciado redundará no futuro em beneficio permanente para as suas relações commerciaes, pode explicar seu caracter a um tempo geral e distincto.

O fim declarado dos Museus de Philadelphia é ajudar o desenvolvimento da prosperidade commercial e industrial. Não ha causa n'este momento mais merecedora de nossas energias. É causa digna do maior louvor a expansão do commercio seguida de mais

amplos mercados, melhores campos de occupação e mais faceis condições de vida para os povos. Um tal esforço pede a immediata approvação de todos os que amam a humanidade, porque com ella está intimamente ligada a prosperidade do mais humilde trabalhador e o bem estar de cada lar.

O movimento é inaugurado em amplas e progressivas linhas. Os seus autores e promotores acreditam que as condições do commercio internacional podem ser directamente desenvolvidas pelo estudo systematico e demonstradas por methodos scientificos.

O distincto grupo de cavalheiros que planearam esta organização apossou-se de grandes verdades economicas e está preparado a leval-as ás mais prosperas conclusões. O seu generoso auxilio augmentará a sua utilidade.

Uma empreza industrial nacional prepara o caminho para outra. Uma grande exposição como esta é ao mesmo tempo uma educação e uma inspiração. Concentra a attenção dos cidadãos, alarga o circulo de suas idéas, fortifica-lhes a confiança, promove o espirito de franca cooperação e emulação, desperta uma louvavel ambição e estimula-lhes os esforços na utilização de todas as forças e processos de producção.

A Exposição Columbiana Universal de Chicago foi o precursor d'esta menos geral porém mais permanente contribuição para o avanço economico do mundo. Muitos dos productos exhibidos em Chicago são aqui conservados e têm sido tão intelligentemente augmentados que a Direcção dos Museus de Philadelphia proclama com orgulho que a sua exhibição é hoje a mais completa e extensa no seu genero.

Fez-se admiravel demonstração não só dos productos e adeantamento do nosso paiz, como de todas as Republicas Americanas. Dá-se o exemplo de um espirito de amistoso intercurso e de cooperação reciprocamente vantajoso, o qual constitue um auxilio suggestivo, não só ao commercio, como á urbanidade e boa vontade internacional.

A boa vontade abre a porta ao bom commercio.

O productor e o consumidor de ambos os continentes acham-se aqui reunidos em intimo contacto e aprendem a collaborar para a riqueza commum. Para que novos mercados possam ser abertos e para que um mais vasto commercio seja proveitosamente dirigido, o manufactureiro deve ter opportunidade de tornar-se familiar com a qualidade das mercadorias pretendidas pelo consumidor. E assim, o consumidor por seu turno deve ter ensejo de examinar as mercadorias a que o manufactureiro deseja dar sahida.

Segue-se, pois, que uma reconhecida instituição central como esta é de real estabilidade, que a integridade de sua direcção não

pode ser discutida, e que com vastos recursos pode tornar-se de inestimavel vantagem não só para uma geração n'um dado paiz, mas tambem para todo o continente e para o futuro. Tanto a capacidade como o capital são essenciaes ao successo do commercio e felizmente estes Museus possuem taes elementos. É notorio que os dados para promptas e exactas referencias podem ser aqui obtidos n'um grau até hoje não attingido em parte alguma do mundo.

Assim pois, e ainda tão em começo, não é exagerado dizer que um movimento d'este genero é na sua feição geral nacional, mais do que isso, internacional e asseverar que o seu successo, se sabiamente dirigido, surprehenderá mesmo os seus mais enthusiasticos amigos e fundadores. Baseado em principios utilitarios, mirando sómente o bem estar de todo o paiz, aproveitando tanto ás outras nações como á nossa, o intuito e a realização d'esta exposição industrial pratica está de accordo com o melhor espirito do seculo e ella é digna da boa vontade e acolhimento de todos os patriotas Americanos

Certifico os promotores d'esta empreza do profundo interesse do nosso Governo e da nação no seu successo. Felicito os cidadãos de Philadelphia, que tão bom nome grangearam com a Exposição Centenaria, a qual primeiro revelou ao mundo o admiravel desenvolvimento de nossos recursos, por ter-lhes sido confiado o cuidado e acabamento d'esta grande obra.

Esta municipalidade procedeu bem e previdentemente ao organizar a nova instituição como um departamento separado da sua administração. O povo d'esta cidade, berço da liberdade Americana, demonstrou mais uma vez com generoso subsidio e a dadiva de um valioso sitio, o seu espirito e intenções patrioticas, chamando á sua communhão e conselho representantes das principaes corporações commerciaes d'este paiz. Os Estados Unidos muito devem a Philadelphia. Ella contribuiu incommensuravelmente para o triumpho da liberdade; ella vae agora ajudal-os no triumpho do trabalho.

Quem duvidará de que as deliberações d'estes homens capazes e animados de patriotismo, trabalhando juntos livre e cordealmente, levados por um impulso commum e um interesse commum, darão em resultado relações mais intimas de cortezia internacional e para todos uma maior prosperidade?

Possam as bençãos de Deus cahir sobre esta digna empreza e sobre os que trabalharam pelo seu engrandecimento.

Declaro solemnemente inaugurados os Museus de Philadelphia.

Entre as pessoas presentes á ceremonia, além de varios funccionarios dos Museus, fallaram tambem os Sñres. Ministros do Mexico e de Costa Rica.

O Senhor Romero disse:

Senhor Presidente, Senhores do Museu Commercial de Philadelphia: Os representantes diplomaticos das Republicas Latino-Americanas em Washington agradecem profundamente a opportunidade que lhes foi proporcionada de presenciar a inauguração do Museu Commercial de Philadelphia e de expressar quanto avaliam a transcendente importancia d'este acontecimento.

O Museu Commercial de Philadelphia é um estabelecimento que se inaugurou com o fim de desenvolver o commercio entre as nações d'este continente, e se tomarmos em consideração o curto tempo que conta desde a sua organisação, as grandes proporções que já attingiu e a maior importancia que terá quando se construir o seu novo magnifico edificio, pode assegurar-se com toda a confiança que dentro em breve o Museu Commercial será considerado de summa importancia avantajando-se-lhe unicamente para impulsionar o commercio internacional a legislação fiscal e as facilidades de transporte, sendo um dos melhores meios que se pode adoptar para desenvolver as relações mercantis entre as nações americanas.

As leis fiscaes constituem indubitavelmente o factor mais importante para o impulso do commercio, porque ellas podem estabelecel-o, desenvolvel-o e supprimil-o por meio da imposição de direitos de importação. Apoz as leis fiscaes considera-se como immediatas em transcendencia as facilidades de vias de communicação, tudo o que se relacione com o commercio, porque as tarifas elevadas de transporte impedem completamente que se dêm os cambios mercantis; mas quando se harmonizam estes dois factores para impulsionar o commercio, falta comtudo que se ministrem informações aos fabricantes relativamente ao logar onde podem encontrar as materias primas de que necessitam para as suas fabricas, relativamente á sua qualidade, preço, etc., e que se facultem informações semelhantes aos productores de materias primas quanto aos artigos manufacturados que d'ellas carecem, estabelecendo assim uma troca de mercadorias que seja egualmente vantajosa para ambos, porque o commercio estrangeiro nada mais é do que uma troca e nação alguma pode consumir artigos estrangeiros a não ser que produza e venda uma quantidade equivalente.

O unico meio pratico que existe para augmentar as transações mercantis, é, sem duvida alguma, o produzir barato, pois o commercio é objecto de conveniencia e não de sentimentalismo, e ninguem pagará por preços mais elevados as mercadorias de um paiz se

poder obter a mesma qualidade de artigo de outra nação por preços mais reduzidos. Os Estados Unidos constituem por si mesmos um mercado tão vasto, que até agora a energia do paiz se tem applicado exclusivamente a uma producção que seja sufficiente para o consumo nacional, e assim é que têm fixado pouco a sua attenção em abrir mercado em paizes estrangeiros para o consumo de artigos procedentes dos Estados Unidos, mas como este paiz já se está convertendo em nação manufactureira e actualmente a sua producção é superior ao consumo, breve chegará o momento em que fará grandes esforços para estabelecer novos mercados e em que entrará em competencia com as nações manufactureiras do Velho Continente para a venda dos artigos que fabrique.

Os elevados salarios que se paga nos Estados Unidos tinham sido até agora um obstaculo para baratear a producção e consequentemente para encontrar mercados estrangeiros, mas o talento dos inventores e mechanicos americanos poude resolver o problema, inventando e empregando machinismos, que deixando de pé os salarios elevados em favor do operario americano que lhe permittam o melhorar sua condição, barateou o custo do trabalho e permittiu a este paiz competir em alguns artigos com a Europa e até no Oriente com as nações que pagam salarios muito mais baixos.

A denominação de "Museu Commercial de Philadelphia," é em verdade summamente modesta, se considerarmos os fins que esta instituição propõe levar a cabo e as grandes proporções que já attingiu. Não conheço estabelecimento analogo tão importante como este em qualquer outro paiz, nem mesmo no Velho Continente, onde a expansão do commercio e uma activa competencia deram em resultado o emprego de todos os meios possiveis para desenvolver o commercio internacional. Serão sempre credores de merecidos encomios os cavalheiros patriotas e progressistas que se lembraram de organizar o Museu e trabalharam para o seu estabelecimento, bem como a cidade de Philadelphia que tem attendido e sustentado até agora com summa liberalidade uma instituição de tão subida importancia que deve obter e já obteve um caracter nacional e mesmo internacional.

Seja-me licito fazer uma allusão pessoal, mencionando o nome do Dr. William Pepper, um dos mais notaveis cidadãos de Philadelphia, a cujos esforços se deve ter ficado o Museu Commercial de Philadelphia estabelecido com tamanho exito. Não careço elogiar o Dr. Pepper perante uma audiencia de habitantes de Philadelphia, onde elle é tão conhecido. Somente repetirei o que toda a gente d'aqui sabe, isto é, que elle está sempre disposto a favorecer tudo o que redunde em bem d'esta cidade, do seu paiz e da humanidade, como por exemplo quando emprehende com fundos proprios e de seus amigos, entre os quaes se contam algumas senhoras

de altos intuitos, pesquizas archeologicas e anthropologicas em todo o mundo em prol do adeantamento das sciencias, o que sem duvida aproveita a todas as nações. As preclaras qualidades do Dr. Pepper são apreciadas não só no seu paiz como no estrangeiro.

Os representantes diplomaticos em Washington das Republicas irmãs do continente americano que desejam tão vivamente o augmento das relações commerciaes com os Estados Unidos, por julgarem que trabalhando n'essa direcção favorecem o bem de seus respectivos paizes, porque a proximidade de seus respectivos mercados e outras circumstancias que facilmente são comprehendidas provam a necessidade de augmentar as transacções mercantis entre elles, não podem deixar de contemplar com satisfacção intima a inauguração do Museu Commercial de Philadelphia, o qual sem ostentação mas sim praticamente e com criterio e exito, trata de conseguir esse fim tão almejado. Não temos razão de queixa de nossas relações commerciaes com a Europa, mas desejamos sinceramente estender o nosso commercio entre nós mesmos, abrindo novos mercados no continente do futuro.

O Congresso Pan-Americano, que se reuniu em Washington no verão de 1889, estabeleceu uma Secretaria Commercial das Republicas Americanas com fins quasi semelhantes aos que o Museu de Philadelphia se propõe levar a effeito. Mas a grande differença de recursos com que contam as duas instituições e o facto de que o Museu Commercial de Philadelphia se dedica sómente a fins commerciaes sem que a politica em nada influa no seu andamento, explicam os differentes resultados que cada uma d'ellas tem obtido. Em vez de estarem em antagonismo, visam o mesmo fim e podem accommodar-se de modo que um seja o complemento do outro.

Para todos os que acreditam no incremento das relações commerciaes entre as nações d'este hemispherio, a inauguração do Museu Commercial na presença e com o assentimento do eminente patriota e estadista que occupa o elevado posto de Presidente dos Estados Unidos, o mais importante d'este paiz, que anhela pela prosperidade d'esta grande nação e cujas sabias e patrioticas phrases de fraternidade e benevolencia para com seus visinhos nos foi grato escutar, é um acontecimento que jamais esqueceremos e que sobremodo nos compensa do pezar que nos tenha causado a observação dos obstaculos e de longas artificiaes que de vez em quando se têm estabelecido para impedir o desenvolvimento das relações commerciaes. O acontecimento que hoje celebramos n'esta reunião demonstra claramente que já se pode assegurar que tal desenvolvimento se realizará e posto que tal expansão se possa retardar, mercê de obstaculos e impedimentos

collocados no seu caminho, esses obstaculos pelo seu caracter transitorio o retardarão mas não o impedirão.

Desejamos com todo o empenho que o Museu Commercial que se inaugurou sob tão felizes auspicios obtenha todos os resultados que se propõe conseguir, sendo honroso para os que o organizaram e sustentaram e de utilidade para todas as nações do hemispherio occidental, para cujo fim contribuiremos com quanto esteja em nossas faculdades e ao nosso alcance.

O Senhor Calvo disse:

Encarregado de interpretar n'esta solemne occasião o sentimento dos povos da America Central, nada me pode ser mais grato do que patentear mais uma vez o vivissimo interesse com que aquella tão bella região d'este continente acolhe toda a ideia, todo o movimento destinado a estreitar as relações sempre cordealmente mantidas com esta nação privilegiada.

E comtudo, meus Senhores, devo fallar da America Central como se tratára de territorio mui distante, não obstante estar o meu paiz—a pacifica e progressiva Republica de Costa Rica—que é o estado Centro Americano mais meridional, situado a menor distancia da cidade de Philadelphia do que a California e outras porções do territorio dos Estados Unidos da America; porque não somos conhecidos, e apezar de sermos visinhos, sabemos que para a maioria d'este paiz, somos considerados como habitantes das mais longinquas paragens.

N'esta convicção, nossos paizes anciosos de progresso e bem estar e contemplando attentamente a magestade das instituições politicas e o desenvolvimento maravilhoso d'esta grande nação, dão manifesta preferencia a todo o esforço conducente a facilitar os meios de communicação, a fomentar o conhecimento reciproco e a estreitar enfim as relações commerciaes, já que a natureza nos dispensou a opportunidade de fazel-o com vantagens mutuas pela diversidade dos dons com que favoreceu o nosso solo.

Cabe á cidade de Philadelphia a honra de ter concebido a ideia e de ter realizado o pensamento, tão grandioso como pratico, a que hoje vehementemente dedica grande parte de suas energias; e não se pode duvidar em presença do exito que estamos vendo, que os Museus que hoje se inaugurão contribuirão poderosamente para fortalecer os sentimentos que tendem a realizar o bello ideal da fraternidade das nações d'este continente.

Como filho da America Central, futuro emporio de commercio e civilização d'este hemispherio, saúdo os emprehendedores americanos do norte, e em particular como filho de Costa Rica, imbuido

da aspiração de fazer a felicidade do povo pela educação, pela paz e pelo trabalho, felicito cordealmente a muito culta cidade de Philadelphia por este passo, indubitavelmento o mais acertado, para a realização de uma fecunda combinação de mutuos interesses e reciprocas vantagens.

No banquete dado pelos Museus de Philadelphia e pelo Club dos Manufactureiros, no edificio da Bolsa, o Senhor Presidente dos Estados Unidos pronunciou o seguinte discurso:

Sñr. Dr. Pepper, Sñrs. do Gremio dos Manufactureiros' Sñrs. Delegados á Convenção Internacional, minhas Senhoras' meus Senhores: Penhora-me altamente a cordialidade do vosso acolhimento, com quanto pela experiencia de anteriores estadas entre vós não seja elle para mim uma surpreza.

Effectivamente, uma recente visita a esta cidade proporcionou-me a opportunidade de conhecer a amabilidade dos habitantes de Philadelphia e de fruir de sua magnifica e indubitavelmente a mais franca hospitalidade, que jamais poderei esquecer.

Devo dizer-vos que do principio ao fim as scenas que hoje se desenrolaram me commoveram profundamente: quero dizer, o admiravel espectaculo dos representantes de todas as Republicas Americanas com os productos de suas industrias e de seus solos reunidos para observação e comparação, e isso graças ao Dr. Pepper e aos Museus de Philadelphia.

Perante um auditorio tão grandemente composto ao manufactureiros como o é esta reunião, tive e sempre terei a impressão de me encontrar entre os meus, na accepção mais restricta da palavra.

A primeira grande convenção d'estas Republicas foi a util e momentosa reunião organizada em 1889 pela incomparavel diplomacia d'esse extraordinario americano que se chamava James G. Blaine.

Os trabalhos d'essa Conferencia Internacional Americana deram o primeiro impulso de monta ao arbritamento internacional e estimularam o espirito de negocio, a confiança e a actividade.

Ha sete annos Blaine reuniu os Governos d'este continente e proclamou a doutrina de que a verdadeira reciprocidade commercial carece de reciprocidade de informações.

E ao seu talento e ao de alguns de seus collegas que vejo esta noite em volta d'esta meza, que se deve a Secretaria das Republicas Americanas, estabelecido em Washington, que tão bons serviços tem prestado, e que creio desempenhará um papel cada vez mais importante nas nossas relações commerciaes com os Governos que o subvencionam.

Estamos certos de tornar-nos compradores e consumidores tanto

mais importantes quanto maiores informações podermos obter ácerca de cada uma d'estas Republicas e seus productos.

Concidadãos, não ha vantagem alguma em fabricar um objecto se não tivermos quem nol'o compre. O productor precisa d'um consumidor. Não trabalhareis para fabricar um producto se não encontrardes comprador depois de o terdes fabricado.

Senhores, felicito-me por encontrar aqui esta noite os representantes das Republicas Americanas. Felicito-me por encontrar aqui esta noite os representantes de todos os Governos do mundo. Já antes me encontrára com os manufactureiros de Philadelphia e do Estado de Pennsylvania. Já comvosco me encontrára nos tempos da vossa maior prosperidade. Não poderia esquivar-me a encontrar-vos quando o quizéra, e se o poderia não quizéra fazel-o n'este momento, em que de ha tanto D luctaes contra a adversidade.

Permitti-me comtudo dizer-vos, meus concidadãos, que as recriminações em nada ajudarão o renascimento dos negocios. A tristeza da hora actual não será dissipada por um sentimento de desconfiança no futuro. Um patriota é sempre melhor cidadão do que um pessimista. E nós devemos ter paciencia.

Por mais pressurosos que estejámos de abandonar a casa antiga, devemos comtudo sempre esperar que a nova esteja acabada. Uma tarifa meio elaborada não tem outra significação pratica se não a de indicar que outra será elaborada e que está sendo elaborada. Mira a um fim e quando o tivermos attingido, alcançaremos a confiança commercial e a actividade industrial.

Sejamos fortes pelo pensamento e pelo coração. O paiz não recúa, avança. A energia Americana jamais foi destruida pelas tempestades do passado. Graças a uma legislação sabia e benefica triumphou sempre.

Os habitantes de Philadelphia mostraram no passado o que podem as industrias activas e um trabalho bem orientado para fazer progredir uma grande cidade e para fazer uma população feliz. Não desejam supportar as condições presentes para sempre. Luctarão contra os obstaculos como outr'ora bravamente luctaram e terminarão por fazer voltar as grandes industrias e o trabalho á antiga prosperidade.

Comtudo, meus Senhores, Philadelphia é apenas um dos exemplos da tenacidade e vontade americanas.

Alem do Sñr. Presidente da Republica, do governador da Pennsylvania e de varios funccionarios dos Museus, proferio tambem no banquete o seguinte discurso o Sñr. Ministro do Brazil:

Senhores: Os membros do Corpo Diplomatico que representam as nações americanas em Washington, honraram-me com a

tarefa de fallar por elles nesta importante occasião. Uma autoridade em diplomacia disse o anno passado que o diplomata mais feliz era aquelle de quem nunca se fallava, e eu podia accrescentar, aquelle que nunca falla . . . em publico. Assim, já ficais sabendo que reconheço a difficuldade do papel de que fui encarregado pelos meus bons amigos.

Esta occasião é solemne. Hoje, nesta terra historica, na propria cidade da "Casa da Independencia," e no Estado que é o fecho da abobada da communhão americana, lançámos a pedra fundamental, por assim dizer, de um monumento destinado a reunir os productos deste continente, o monumento á Industria que surgirá deste solo tão rapido e magestoso como os gigantes da floresta nas regiões tropicaes. Todas as nossas nações estão convidadas a contribuir com a sua quota para a exposição permanente e evolutiva dos productos de todas as zonas do nosso hemispherio. Cada membro activo desta larga aggregação de povos, como a madrepora do Pacifico, metterá mãos á obra para levantar esta construcção magnifica. Cada nação é chamada a trazer a esta cidade historica os productos do trabalho humano. Por meio de comparações o commercio será estimulado e esclarecido, e o principio da fraternidade entre os homens da America firmemente estabelecido. Este será o centro de vida industrial para todos os habitantes das terras comprehendidas entre o Atlantico e o Pacifico.

Sentados ás suas mezas, os directores desta instituição, ao chamado de qualquer mercador deste continente, distribuirão informações pelo correio e pelo telegrapho e num instante dirão ao commerciante de Manáos, de Valparaizo, de Buenos Ayres, de Chicago e de Jacksonville, a existencia real da borracha, do salitre, da lã, do trigo e das laranjas dos mercados do mundo. Este é o mechanismo posto hoje em movimento; seu desenvolvimento futuro pode ser conjecturado, mas não computado. Com os braços estendidos e as mãos entrelaçadas ao derredor da meza festiva, como na Escocia para o "Auld lang syne," nós, Americanos todos, amphytriões e hospedes, estamos aqui para celebrar a ceremonia da harmonia continental.

É fundado nesta communhão de interesses, que aqui reunio os representantes das camaras de commercio da America do Norte, Central e do Sul, que eu estou certo de que os influentes commissarios dos manufactureiros e commerciantes deste paiz foram a Washington advogar a nossa causa commun sob a cupula do Capitolio. Elles lá foram para dizer que este continente acha-se hoje coberto por uma rede cujas malhas são por tal forma ligadas que si uma se partir, toda a trama ficará desfeita; que as nossas dezoito Republicas, com instituições semelhantes e os mesmos intuitos, estão destinadas no futuro, sinão a reunirrem-se em uma

confederação continental, a constituirem ao menos um Zollverein americano; que d'hoje em diante a divisa *E pluribus unum* tornar-se-ha uma realidade, no sentido commercial. Para alcançar semelhante fim, vossos commissarios disseram certamente que a necessidade do momento não é retaliação, mas reciprocidade real; que o Norte e o Sul têm productos inteiramente differentes, que com mutua vantagem podem ser trocados; que algumas das nossas materias primas vos são tão indispensaveis, como algumas das vossas manufacturas nos são necessarias; que estes dois interesses devem ser harmonizados e não postos em conflicto; que si a protecção vai ser o lemma do Governo deste paiz, não pode transformar-se em coerção para os outros paizes americanos.

Elles devem ter dito que não ha razão para taxar o salitre e a lã do Chile; para descriminar em favor da Australia e contra a Republica Argentina, na taxa imposta á lã para tapetes; para tirar da lista livre os couros e pelles da Republica Argentina, do Uruguay, do Brazil e do Mexico, pois quando o sapato aperta no Massachusetts, aperta tambem em todo o lado oriental do continente; que a taxa sobre pelles de cabra fará com que as senhoras deste paiz andem sem luvas ou paguem por ellas o dobro do preço; que os direitos sobre borracha fechariam as vossas fabricas, pois a producção desta materia prima já fica aquem do consumo e terieis de comprar os vossos sobretudos de borracha, sapatos, cintas e botões, tanto como vossos tubos pneumaticos para bicyclos, quer na Europa, quer no Brazil, para onde esta industria teria de emigrar; que finalmente taxar as fibras textis do Brazil, do Mexico e da America Central, seria equivalente a decretar que os capachos, cordas e aniagem e outros tecidos se tornassem tão caros que os productos europeos similares, manufacturados com a materia prima da India, viessem parar as vossas machinas. Elles devem ter dito que uma nação que consome annualmente dois milhões de toneladas maximas de assucar e só produz 14 por cento dellas, pode muito bem permittir que entrem livres de direitos todos os assucares brutos, sem desviar-se do programma de protecção ás industrias nacionaes, pois a unica industria de assucar visivel neste paiz é a industria da refinação, e que a protecção á producção pouco consideravel de assucar nos Estados Unidos apenas dá como resultado a elevação de preços de um dos generos mais necessarios á vida.

E o que devem ter elles dito á cerca do cafe? Devem ter dito que doze nações americanas rendem homenagem ao rei café, e que uma taxa sobre o café de dois centavos por libra privaria o consumidor de uma libra em cada quatro que comprasse; que o café sendo um preventivo contra o alcoolismo, é um artigo indispensavel ás classes operarias, e uma bebida cujo uso deve ser animado

pelos adeptos da temperança; que as estatisticas em geral computam em nove libras o consumo *per capita* nos Estados Unidos, em quanto que a verdade é que excluidos os Estados de Leste, consumidores dos cafés brandos da Asia, a zona real do consumo das qualidades sul e centro americanas eleva de dois terços a capitação. Vossos commissarios devem ter certamente perguntado si o consumidor do Oeste não vai ser protegido. Devem ter perguntado qual a significação de semelhante taxa e explicado que, si os importadores podem armazenar o excesso de tres milhões de saccas da producção deste anno no Brazil, e fazerem com isso bom negocio, vendendo o café depois que vier a taxa, o productor brazileiro que agora traz ao mercado do mundo 66 por cento do genero, arruinado por preços já inferiores ao custo de producção, abandonará esta cultura para experimentar a do algodão e outros artigos cultivados neste paiz; que depois de uma especulação feliz de dois annos e meio, no 10 de Janeiro de 1900, os importadores de café, e peior de que isso os consumidores de café acharão o preço mais do que duplicado pelo simples facto de que os importadores terão matado a gallinha dos ovos de ouro.

Em resumo, vossos commissarios devem ter accrescentado que sem materias primas livres estipuladas em tratados de commercio por certo numero de annos necessarios á estabilidade dos negocios, nenhum accordo de reciprocidade se poderá obter, pois coacção não coagirá nações independentes. Tudo isto vossos manufactureiros e commerciantes devem ter dito e eu lh'o agradeço em nome dos meus collegas. Si minha conjectura não é exacta, então o vosso plano está errado e a abertura, hoje, do vosso templo da Industria será equivalente á abertura do templo de Jano, o deus romano de duas caras, cujas portas conservavam-se fechadas no tempo de paz e só se abriam como signal de guerra.

Mas não haverá guerra; os conselhos da prudencia prevalecerão. Não temos reis para decidirem por nós e opporem-se á vontade das nações. Já deixamos isso atraz nestas nossas terras. A soberania reside no povo, e o povo tem bastante senso. Não está no poder de um homem e nem mesmo no poder de uma geração torcer a logica da historia e o destino manifesto da Democracia. As eloquentes palavras cheias de sympathia para com as Republicas latino-americanas, proferidas hoje pelo Chefe da Nação, já são o prenuncio da harmonia. Equidade nos negocios, consciencia do seu direito, e respeito ao direito dos outros, são os principaes caracteristicos da nação que, em pouco mais de um seculo, tomou lugar na primeira linha das potencias do mundo, não pela força bruta, mas pelo cultivo das artes da paz. A inauguração, pois, dos Museus de Philadelphia é mais um passo nesse caminho. Quando, no correr do tempo, o New Zealandez de Macaulay

visitar a vasta solidão das ruinas de Londres, quando o Brazileiro da capital ainda não nascida de minha patria procurar nas pedras do mosteiro da Batalha os annaes de passada grandeza, e o cidadão de Cuba desenterrar dos fundamentos do Escurial o symbolo do passado martyrio, da bahia de Hudson ao estreito de Magalhães funccionará um portentoso mechanismo de liberdade, movido pelo genio composto de duas grandes raças, já alliadas na vossa lingua, a Saxonica e a Latina, e a força motora será mera e simplesmente a boa intelligencia entre as Republicas americanas.

Amigos, estamos edificando melhor do que nós proprios pensamos.

Publicamos em seguida o discurso que o Sr. Ministro Garcia Merou preparára para a ceremonia da inauguração, mas que não chegou a ser pronunciado:

Meus Senhores: Permitti-me duas palavras em inglez talvez deficiente, para juntar minhas congratulações ás que saudaram a inauguração do Museu Commercial de Philadelphia e formular meus votos pela prosperidade d'esse estabelecimento. Creio que poucos estão mais autorisados do que eu para fazel-o, por isso que a Republica Argentina foi um dos primeiros paizes que aquilatando devidamente a importancia commercial da instituição de que hoje nos occupamos, offereceu-lhe espontaneamente as collecções de seus productos naturaes que foram exhibidos na Exposição Universal de Chicago. Esta resolução, por todos applaudida na minha patria, estava de harmonia com os sentimentos de calorosa amizade que sempre nos inspirou esta Grande Republica, assim como com nos so anhelo sincero de promover por todos os meios ao nosso alcance, o incremento das relações politicas e commerciaes que a ella nos vinculam.

Occuparei a vossa attenção apenas por alguns instantes e receio que este thema não esteja de accordo com os sentimentos que geralmente predominam n'um banquete. Mas, Senhores, não seria fiel ás minhas aspirações e aos meus mais vivos desejos, se não declarasse desde logo na forma franca e aberta com que se deve fallar a homens experimentados na luta dos negocios, a nobres representantes da industria e do commercio, que de todos os beneficios que julgo estar destinado a derramar o Museu Commercial cuja inauguração celebramos, nenhum é mais digno da preoccupação dos eminentes cavalheiros que representam os interesses da nova instituição, que o tender de uma maneira efficaz para o estabelecimento de um vasto intercurso, mutuamente vantajoso para os Estados Unidos e para a America Latina.

Para nenhum de vós é certamente novidade a pequena parcella que o vosso commercio occupa no total das nossas importações e exportações. Este facto já foi hoje aqui salientado em termos explicitos, como ha alguns annos o fôra pela commissão commercial enviada pelo honrado Presidente Arthur, ha alguns mezes pelo Presidente da Associação de Manufactureiros, Sñr. Search, n'um interessante artigo da North American Review, e no principio do mez passado pelo meu distincto amigo Sñr. Flint nas paginas do Forum. Pelo que respeita ao paiz que tenho a honra de representar, devo dizer que se effectivamente compramos aos Estados Unidos mais do que elles nos compram, o nosso commercio com esta nação é minimo comparado com o que mantemos com a Grã-Bretanha, Allemanha, França, Belgica e outros paizes. Ha poucos dias um notavel estadista que occupa um logar proeminente no Senado d'esta Nação, ao tratar da marinha mercante americana, affirmou que durante o anno passado nenhum vapor com bandeira americana tinha entrado no porto de Buenos Ayres, cidade de 720,000 habitantes, e já um dos mais importantes centros commerciaes do mundo. Julgo a affirmação exacta, e ao ratifical-a devo sómente accrescentar que desde 1854 até 1868 o numero de navios americanos que chegavam aos nossos portos, era algumas vezes superior ao correspondente das nações maritimas da Europa.

Não seria opportuno n'este momento examinar a razão d'esta decadencia e collaborar no estudo d'esta questão, addicionando algumas reflexões ás que emittiram sobre este assumpto as distinctas pessoas que acabo de mencionar. Não seria tampouco cortez nem diplomatico descriminar a quem cabe a maior responsabilidade d'este sensivel abandono, ou de quem d'elle é o verdadeiro culpado. Seja-me licito encerrar-me nos limites da mais estricta cortezia e insinuar sómente esta duvida, como unico remoque dirigido a quem o merecer. Certamente, é mais logico suppôr que esse desdem tenha partido dos estadistas da nação mais poderosa, que marchavam na senda do progresso com as botas de sete leguas do gigante da fabula, e que davam os ultimos toques na obra de edificar uma grande nação baseada na liberdade e no trabalho, fazendo-a chegar n'um seculo, em passos rapidos ao seu presente estado de civilização, como se tivessem tomado por divisa os soberbos versos do heroe de Corneille:

> Mes pareils à deux fois ne se font point connaître.
> Et pour leurs coups d'essai, veulent des coups de maître.

Na verdade, meus Senhores, a America do Sul tem sido e é muito pouca conhecida nos Estados Unidos, ao passo que as vossas instituições, as vossas leis, os vossos principios de governo,

o vosso prodigioso desenvolvimento, a vossa grandeza material e moral são observadas e estudadas com interesse por nós. Referindo-me de novo á Republica Argentina, talvez não seja demasiado dizer que as nossas instituições são eguaes ás vossas, e que as obras de vossos primeiros estadistas assim como as dos mais notaveis commentadores da vossa Constituição foram traduzidas e publicadas officialmente na Republica Argentina. Assim chegamos a familiarizar-nos com as paginas eloquentes do "Federalista," com as producções de Clay, de Calhoun, e de Webster, e com os estudos constitucionaes de Paschal e de Story. Saboreei nos bancos universitarios esse forte alimento intellectual e todos os homens da minha geração conhecem o sabor d'essa medulla de leão.

Entretanto quão poucos dos homens eminentes d'esta Grande Republica estão ao facto d'estes detalhes e lhes dão a devida importancia. Faço esta nova reflexão sem dar-lhe a forma de recriminação ou de queixa; porque finalmente, Senhores, as nações da America do Sul estão ainda longe de alcançar, na sua laboriosa evolução, o poder e a grandeza dos Estados Unidos, e afigurase-me mais natural que sejamos nós os que acompanham a marcha d'aquelles que nos precederam no caminho do progresso, para procurar na sua historia lições uteis e exemplos dignos de imitação.

E comtudo, a parte meridional d'este continente constitue já uma entidade da maxima importancia e um grupo de civilização, que se não se eguala ao das nações mais antigas da terra, tende a attingir grande parte d'ellas. A natureza brindou-nos prodigamente com seus melhores thezouros e o esforço humano dia a dia engrandece suas conquistas e solidifica seus progressos. Na parte austral o viajante, apenas em oito dias, sahindo de Santiago do Chile e atravessando os Andes a onze mil pés de altitude, pode ir a Buenos-Ayres e a Montevidéo e chegar ao Rio de Janeiro, visitando assim as capitaes de quatro republicas que, no seu conjunto, têm uma população de 25 milhões de habitantes e enviam ao estrangeiro productos no valor de 500 milhões de pesos annualmente.

Estas quatro nações estão perfeitamente constituidas e organizadas, estradas de ferro cruzam seus territorios em todas as direcções, seus prados abundam em gado, seus portos são visitados por navios de todas as partes do mundo, seus cidadãos têm arraigado no coração o sentimento e o orgulho da sua respectiva nacionalidade, nas suas cidades pullulam escolas primarias como as que transformaram esta nação e que forão introduzidas no Chile, no Uruguay e na Republica Argentina pelo nosso grande estadista Sarmiento, mestre-escola na sua mocidade, depois Ministro em Washington e finalmente Presidente da Republica Argentina, um discipulo e um amigo constante do vosso nunca esquecido Horacio Mann.

Faltei, Senhores, ao meu proposito e talvez tenha fatigado a vossa attenção. Vou pois terminar, mas antes de fazel-o permitti-me pedir-vos que mediteis na magnitude do campo que offerecem essas quatro nações, para referir-me sómente ás que conheço mais intimamente, ao desenvolvimento de vossa vasta industria e ao vosso admiravel espirito de invenção e de iniciativa. Permitti-me tambem recordar-vos que, como disse o famoso historiador do seculo XVIII na Inglaterra, "O vinculo da sympathia intellectual sómente é demasiado debil para reprimir a acção das paixões que se embatem e foi reservado á economia politica fornecer um principio de unidade mais forte e permanente."

O Museu Commercial de Philadelphia facilitará todo o esforço que se dirija a estabelecer aquella unidade pela exhibição de nossos productos e pelos dados que proporcione aos homens de commercio de nossas respectivas nações. Mas para que nossos planos se não mallogrem é necessario executal-os com decisão e enthusiasmo, sem restricções mesquinhas, deixando abertas de par em par as portas de vossos mercados aos fructos de nossa producção, para evitar que nos vejamos obrigados a fechar as nossas ao util abastecimento dos productos d'este sólo; e para que todos os votos generosos que hoje se formularam, se convertam em factos praticos n'um futuro muito proximo.

Senhores, pela prosperidade d'esta grande Nação; pela felicidade de Sua Excellencia o Snr. Presidente dos Estados Unidos, e pelo exito do Museu Commercial de Philadelphia.

REPUBLICA ARGENTINA.

EMBARQUES DE LÃ.

[Buenos Aires Herald, 8 de abril de 1897.]

Um comprador de lã americano muito conhecido neste mercado calcula em perto de $2,000,000 na moeda dos Estados Unidos, suas compras actuaes da tosquia desta estação. Acabou de fretar um grande vapor para carregal-o de lã com destino aos Estados Unidos.

BOLIVIA.

LEI REGULANDO AS CONCESSÕES E PROPRIEDADE DE TERRAS DE BORRACHA.

O Congresso Nacional decreta:

Artigo 1. As arvores de borracha ou outras arvores ou plantas silvestres uteis para fins industriaes, que cresçam nas florestas ou terras não legalmente possuidas por individuos ou por companhias devidamente autorisadas, ficam declaradas propriedade do Governo.

Art. 2. Todos os naturaes ou estrangeiros gozarão do direito de explorar as florestas publicas em busca de arvores de borracha, ou de qualquer outra arvore ou planta de qualidade acima mencionada.

Art. 3. Não se exige licença anterior para fazer estas explorações, que podem ser feitas por qualquer numero de pessoas no mesmo tempo e na mesma floresta ou região.

Art. 4. O Governo pode fazer concessões de arvores de borracha e do terreno em que estão, nas condições da presente lei.

Art. 5. Dever-se-ha fazer a concessão pelas estradas ou grupos de cento e cincoenta arvores, e o supplicante deve declarar em hectares a area da terra pedida, de accordo com o artigo 13.

Art. 6. As pessoas que tiveram residido no paiz durante um periodo de cinco annos serão consideradas como proprietarias da terra que possuam com a condição de que a area da terra não exceda setenta e cinco hectares.

Art. 7. Os delegados nacionaes nos territorios do noroeste e os prefeitos nos seus respectivos districtos podem fazer concessões de terras de borracha até quinhentas estradas a uma pessoa, e até mil estradas a companhias legalmente constituidas. As concessões de maior numero de estradas serão feitas pelas Camaras legislativas e os interessados devem conformar-se com as formalidades antes de fazer-se a concessão, perante a autoridade devidamente constituida.

Art. 8. Os individuos e companhias que, quer a titulo de descobrimento, quer a titulo de transferencia legal, se acham actualmente na posse de estradas, cujo numero não excede o mencionado no artigo precedente, serão preferidos

para a concessão da terra que occupam, pelos delegados nacionaes ou prefeitos, depois de provarem previamente a evidencia de sua posse.

Art. 9. Todos os concessionarios deverão pagar a quantia de quinze bolivianos para cada estrada que fôr concedida, e os pagamentos serão feitos por prestações de um boliviano por anno. Ao fim deste prazo os concessionarios terão o direito absoluto de posse das estradas a elles concedidas, sem mais taxa, e não terão outras despezas além das incidentes á execução de actos de transferencia de propriedade. Os concessionarios tambem terão o mesmo direito a um lote de 25 hectares para cada cem estradas que tiveram sido concedidas. Os 25 hectares podem ser comprehendidos no todo ou concedidos separadamente, como os interessados preferirem, e devem ser situados fora do perimetro das estradas. Para gozar destes direitos será necessario que o concessionario prove anteriormente que pagou todas as prestações a que fica obrigado de accordo com as estipulações do presente artigo.

Art. 10. O concessionario pode adquirir os direitos mencionados no artigo precedente antes do fim do prazo de quinze annos, depois de pagar o total das prestações.

Art. 11. Os que, por doação, compra, premio ou por contracto com o Governo tiveram adquirido ou tiverem de adquirir a posse de terra publica, deverão pagar a somma de 7.50 bolivianos pelas arvores de borracha situadas na dita terra, de accordo com as condições dos artigos precedentes.

Art. 12. A propriedade de terrenos mencionados no artigo 9, será governada pelas leis geraes referentes ás colonias.

Art. 13. As pessoas que pedem concessões de estradas deverão apresentar-se perante o prefeito ou os delegados nacionaes nas regiões em que exercem sua jurisdicção.

O supplicante deverá declarar seu nome, domicilio e profissão, assim como o nome que dever-se-ha dar á concessão; o facto de descobrimento, si o supplicante descobriu as estradas, ou o facto de posse que o supplicante actualmente tenha, cujos limites devem ser estabelecidos por meio de caminhos marcados com signaes fixados e evidentes; o numero de estradas que deseja adquirir e sua situação; a area da terra que occupam; seus limites e os nomes dos vizinhos, si os houver.

O supplicante deverá apresentar junto com sua petição um plano graphico da terra.

Art. 14. Na apresentação da petição o prefeito ou delegado nacional e seus respectivos secretarios deverão declarar na mesma petição, o recebimento d'ella sob sua assignatura. O prefeito ou delegado deverá mandar registrar a petição n'um livro especial que será aberto para este fim no escriptorio do tabellião da fazenda, e deverá tambem mandar imprimir a dita petição pela imprensa do districto onde as estradas são situadas ou do districto mais proximo tres vezes conscienciosamente em cada vinte dias, e as provas da verificação da demarcação da terra pedida dever-se-hão mandar admittir.

Art. 15. No caso de não haver opposição dentro de sessenta dias depois da ultima publicação, o supplicante tendo provado o facto relativo á demarcação da terra, o prefeito ou delegado nacional deverá mandar fazer o plano das estradas, assim como a verificação do numero de arvores que as ditas estradas

contenham; o decreto que o ordenar, será communicado aos vizinhos contiguos á terra, si os houver.

Art. 16. A verificação acima mencionada será attestada por dous louvados, dos quaes um será nomeado pelo supplicante e o outro será representante do Governo. O representante do Governo será nomeado pelo prefeito ou delegado nacional.

Os emolumentos dos louvados e as despezas de viagem serão pagos pela parte interessada.

Art. 17. Os louvados deverão levantar um plano do lote pedido e apresentar o relatorio correspondente, indicando o numero e situação das estradas, especificando si estão trabalhadas ou abandonadas ou em má condição; a area da terra occupada pelas estradas e si está cultivada.

Art. 18. Depois de feita a demarcação e verificação do numero das estradas, o prefeito ou delegado nacional passará o titulo de concessão que confere ao supplicante a posse da terra pedida, pelo prazo que se julgue necessario.

Art. 19. Todos os titulos de concessão de estradas deverão ser publicados na imprensa e registrados n'um livro especial que será aberto para este fim, inserindo-se os necessarios documentos e os que as partes interessadas designarem. Uma copia destes documentos servirá ao concessionario como titulo e os documentos originaes serão archivados.

Art. 20. No caso de haver opposição no periodo estabelecido pelo artigo 15, allegando-se prioridade de descobrimento e posse, o caso será entregue ao juiz competente da capital do districto ou do territorio em que governar o delegado, para que se resolva a questão pelo processo ordinario da lei. No entretanto, o respectivo prefeito ou delegado poderá dar um titulo provisorio para a defesa do titulo de posse, e do dito titulo poderá haver appellação para o Governo Supremo.

Art. 21. Depois de decidida a opposição no tribunal, o procedimento relativo á concessão proseguirá de accordo com as condições dos artigos 15, 16, 17, e 18; mas si a opposição fôr feita depois do fim do prazo estabelecido pela presente lei, o prefeito ou delegado nacional deverá entregar as partes aos juizes ordinarios; não sendo isto obstaculo á concessão provisoria das estradas pedidas. Do titulo da concessão provisoria poderá haver appellação para o ministerio da fazenda.

Art. 22. O supplicante de concessão de estradas que deixar passar um periodo de tres mezes sem preencher todas as condições precedentes á concessão perderá todos os direitos ás ditas estradas, salvo si algum impedimento ou obstaculo insuperavel o impedir de proceder do modo necessario.

Art. 23. Os que descobrirem as arvores de borracha e estiverem na posse de estradas pela subrogação dos direitos legitimos de outros, serão preferidos na concessão d'ellas, com a condição de que formulem sua allegação dentro dos periodos estabelecidos nos artigos 14 e 15.

Art. 24. Um periodo de dous annos fica concedido a possuidores ou occupantes de estradas no qual possam requerer a concessão d'ellas; no caso de não haver requerimento durante este periodo, os ditos possuidores ou occupantes perderão os direitos de allegação e preferencia que lhes foram concedidas pelos artigos 14, 15 e 23.

ART. 25. A falta do pagamento de umas das annuidades exigidas para a acquisição de estradas, fará perder o direito da propriedade definitiva d'ellas; em caso de perda de direitos, o Governo deverá reassumir o dominio das ditas estradas e poderá fazer a concessão d'ellas áquelles que o requerem de accordo com as condições da presente lei.

ART. 26. As pessoas na posse de estradas que não tiverem obtido legalmente a concessão da terra que occupam, serão punidas com a mulcta equivalente ao duplo da somma das annuidades de quinze annos.

As pessoas que denunciarem estas posses clandestinas terão o direito ou, a uma remuneração equivalente a 15 bolivianos, tirada da dita mulcta, ou, á preferencia da concessão da terra denunciada.

ART. 27. Depois de consolidado o dominio das estradas pelo pagamento das annuidades mencionadas nos artigos 9, 10 e 11, o prefeito ou delegado nacional dará os titulos de propriedade, mandando publicar os mesmos pela imprensa e inscrevel-os n'um livro especial de registro.

ART. 28. Os tabelliães que não cumprirem com as condições dos artigos 14, 19 e 27, serão punidos pelo prefeito ou delegado com uma mulcta de 10 bolivianos por cada falta, sendo exonerado no caso de commetter a falta pela terceira vez.

ART. 29. O preço da concessão de estradas tem um caracter nacional, e será cobrado pelos funccionarios designados nos regulamentos executivos para pôr em vigor esta lei.

ART. 30. Os prefeitos e delegados nacionaes envjarão ao Governo todos os annos uma tabella contendo circumstanciadamente as concessões concedidas. Além disto será enviado mesmo ao Governo Supremo pelos ditos funccionarios, um relatorio em cada semestre de accordo com as prescripções da presente lei, nas regiões e estabelecimentos industriaes nas suas respectivas jurisdicções.

ART. 31. A posse de estradas adquiridas antes que esta lei esteja em vigor, não poderá dar direitos aos concessionarios antes que as formalidades das concessões tenham sido renovadas de accordo com as condições dos artigos precedentes.

ART. 32. As petições para concessões de terra do Governo, em que outras plantas ou arvores silvestres cresçam que forneçam productos uteis para fins industriaes como a ipecacuanha ou qualquer outra que o Governo designar, serão governadas pelas estipulações da presente lei na parte a ellas applicavel.

ART. 33. Os caminhos que conduzem aos estabelecimentos de arvores de borracha ficam declarados livres ao publico e o direito de navegação fluvial e ao uso das florestas contiguas a rios tambem ficam livres a todos.

ART. 34. As autoridades politicas e policiaes têm o direito de inspecção e vigilancia dos estabelecimentos de arvores de borracha e sua exploração e tambem dos caminhos.

ART. 35. A introducção de viveres e artigos de consumo será livre na terra concedida que estiver situada no districto e nem o dono nem seus subordinados poderão impedir a introducção dos ditos fornecimentos excepto quando se tratar da venda de bebidas espirituosas.

ART. 36. Os concessionarios ficam prohibidos: 1°. De contrariar a vontade livre dos trabalhadores impedindo-os de receber a comida ou fornecimentos que

necessitam, de qualquer vendedor que escolham; 2°. De reduzir os salarios por sua propria vontade ou de retardar o pagamento do salario sobre pretexto de haver pago uma divida do trabalhador excepto no caso que este pagamento fôr feito por contas legitimas ou em conformidade com uma ordem judicial; 3°. De obrigar os trabalhadores a receberem roupa, alimento ou outro artigo de consumo por conta de seus salarios.

ART. 37. Depois de verificada a falta de cumprimento das condições dos artigos precedentes pelas respectivas autoridades policiaes, uma mulcta de 50 a 200 bolivanios será imposta.

ART. 38. Os concessionarios ou seus empregados não podem privar os trabalhadores de sua liberdade, nem podem fazer tentativas contra sua segurança pessoal ou inflingir castigo de açoite, pedra ou outro semelhante. Qualquer desobediencia a estas prohibições, será punida de accordo com as disposições do Codigo Penal.

ART. 39. Os prefeitos, delegados nacionaes, e as outras autoridades nas suas respectivas jurisdicções, que, conhecendo as infracções da lei e os crimes acima mencionados, permittirem que estes fiquem impunes, serão considerados como cumplices na perpetração d'elles.

ART. 40. Os trabalhadores que contrahirem molestias durante o periodo dos seus serviços, deverão receber remedios á custa dos locadores, e no caso de morte, seus herdeiros não serão onerados com pagamento das despezas de enterro.

ART. 41. Todas as leis anteriores relativas á concessão e exploração de arvores de borracha ficam por esta abrogadas.

ART. 42. O poder executivo deverá dictar os regulamentos para a execução da presente lei.

Communique-se ao poder executivo para sua acção constitucional.

Sala das Sessões do Congresso Nacional, Sucre, 11 de dezembro de 1895.

SEVERO F. ALFONSO.
FEDERICO ZUAZO.
GIL ANTONIO PENA, S. S.
FANOR G. ROMERO, D. S.
ADOLFO TRIGO ACHA, D. S.

Promulgo a presente para que seja observada como lei da Republica.

Palacio do Governo, Sucre, 10 de dezembro de 1895.

M. BAPTISTA.
J. V. OCHOA,
Ministerio da Instrucção Publica e Colonisação.

COSTA RICA.

NOTAS TIRADAS DA MENSAGEM DO PRESIDENTE.

Por cortezia do Senhor Calvo, Ministro de Costa Rica junto ao governo dos Estados Unidos, esta Secretaria recebeu uma traducção da mensagem do Presidente, Rafael Iglesias, pronunciada

por occasião da reunião do Congresso Nacional no primeiro dia de maio. Referindo-se ás relaçoes de Costa Rica com os outros paizes, o Presidente diz:

Desde que Costa Rica entrou na plenitude da sua soberania nunca manifestou-se mais satisfactoria em todo sentido a condição das suas relações internacionaes do que ao presente, e para obter este resultado o Poder Executivo não deixou de tentar todos os esforços, dentro dos limites do decoro e da dignidade nacional.

Exprime-se muita satisfacção sobre o ajuste para a demarcação de limites com Nicaragua pelas estipulações do julgamento e arbitramento feito por Grover Cleveland, ex-Presidente dos Estados Unidos, assim como na nomeação do General E. P. Alexander como engenheiro arbitro em connexão com este trabalho.

Referindo-se á instrucção publica o Presidente diz o seguinte:

O Governo, convencido da grande importancia que a propagação e o aperfeiçoamento de instrucção publica têm na cultura geral do paiz, não deixou de tentar todos os esforços para leval-a aos estabelecimentos mais remotos, e para melhoral-a em todo sentido.

Recommenda que as escolas normaes sejam perfeitamente organisadas e dirigidas com intelligencia. Refere-se á existencia de faculdades sustentadas por si mesmo, de direito, medicina, cirurgia e pharmacia, e da faculdade de engenharia e agrimensura e ao estabelecimento de uma escola de bellas artes, já decretada pelo Governo.

Nas materias legaes recommenda algumas reformas para facilitar os processos, e para melhorar a organização do presente regimen, e falla com muito louvor da administração da justiça que faz honra ao paiz, e do respeito por parte do povo de Costa Rica das leis e dos tribunaes que as applicam.

Sobre o assumpto de penas diz o seguinte:

Um necessario complemento das leis e tribunaes é a existencia de estabelecimentos adaptados á imposição de penas. O systema mixto de prisão penitenciaria e colonia penal, segundo o caracter das offensas, já tendo sido adoptado como mais apropriado do paiz, o Poder Executivo resolveu construir na proximidade desta capital, uma cidadella penal que incluirá, propriamente separados, tantos estabelecimentos para a prevencão e punição que se necessitam, incluindo-se naquella as casas correccionaes para crianças, e os departamentos para os vagabundos dos dous sexos.

O sitio aonde vai-se construir a cidadella já foi adquirido pelo Governo, e a construcção dos edificios para a correcção de menores já foi contratada.

A economia nacional é um dos assumptos a que o Poder Executivo dedicou attenção especial, e depois de um estudo sobre as

condições do paiz, promulgou o decreto de reforma do systema monetario, adoptando em practica a base de ouro que agora é a moeda de Costa Rica.

A mensagem tambem declara que vai-se logo promulgar uma lei de bancos que, consultando os interesses publicos, tentará vencer a objecção attribuida á uma maioria de sahidas.

Uma nova lei será votada para facilitar a transferencia de terras publicas.

Tendo sido effectuado o arranjo para a liquidação da divida estrangeira, o Governo tem no thesouro fundos sufficientes para liquidar quando vencido, o juro do primeiro coupon.

A condição da fazenda é satisfactoria, até onde vão os recursos do Governo, sem estabelecer novos impostos, ou recorrer ao credito publico, não obstante as subvenções concedidas ás muitas cidades da Republica e outras despezas requeridas pelo melhor serviço da administração, a creação do fundo de reserva para preparar-se para a sahida de moedas de ouro e a fiança de pagamento estabelecida no novo arranjo da divida estrangeira.

A receita em dinheiro de contado durante o exercicio a que o relatorio se refere foi de $7,435,610.78, que é composta das seguintes parcellas:

Renda	$7, 029, 403. 14
Credito publico (divida interna)	32, 718. 00
Fundos em transito (letras postaes, etc.)	373, 489. 64
	7, 435, 610. 78

A renda para o anno de 1896–97 excede a do exercicio de 1895–96 por $851,102.02, e excede o orçamento por $538,226.14.

O total das despezas foi de $6,697,326.51, que deixa um saldo de $738,284.27, e este accrescentado ao do anno anterior, dá a quantia de $1,081,711.60, a que deve-se accrescentar ainda como saldo em favor do thesouro dos direitos de exportação sobre o café em 1895–96, fazendo uma somma aggregada de $1,270,000, aproximadamente, sujeita á ordem do Ministerio do Thesouro no dia 31 de março ultimo.

Entre as reformas que devem ser introduzidas indispensavelmente em nosso systema financeiro, uma de grande importancia é a que se refere a tarifa. Sem considerar ao presente si é prudente ou não que a nossa politica economica adopte um ou outro dos dous systemas—o commercio livre ou protecção—porque é as

condições especiaes que prevalecem em cada paiz e a maior quantidade de elementos estrangeiros que necessita para seu desenvolvimento que deverão determinar a que ponto a adopção de um ou outro systema é prudente, o Presidente recommenda a emenda da tarifa, e do processo sob o direito fiscal relativo ao crime de contrabando.

A acção do Governo em prestar auxilio opportuno ás principaes cidades tanto como ás pequenas aldeias, foi muito benefica, e além destes subsidios foram emprehendidos a construcção de caminhos publicos, obras de melhoramento no Porto Limon, a construcção de varios edificios de caridade, escolas, estabelecimentos hygienicos, um musêo nacional, etc.

A attencção do Governo foi tambem dirigida á construcção da Estrada do Pacifico, que logo completará a estrada de ferro interoceanica ao travez de Costa Rica.

O Presidente diz, em conclusão, que é inspirado a continuar resolutamente no caminho que marcou—a emprehender todos os trabalhos que o progresso nacional pode pedir, que são compativeis com os recursos do paiz, e são exigidos pela sua cultura—pelo successo satisfactorio que os seus esforços obtiveram e que foi favorecido, durante o anno a que sua mensagem se refere, pelas condições extraordinarias, a que os habitos de paz e moralidade do povo, a producção natural, o augmento da receita publica, e a solução muito satisfactoria conseguida nas questões economicas, politicas e internacionaes que têm principalmente occupado a attenção do Governo, contribuiram em gráo extraordinario e desconhecido a distinguir como anno prospero da sua historia o periodo fiscal agora findo.

MEXICO.

NOVO SERVIÇO DO TELEGRAPHO.

De acordo com o ajuste recentemente effectuado entre a Companhia de Telegraphos Postaes por cabo e o serviço telegraphico das Estradas de Ferro Nacional e Central do Mexico, o Mexico é posto em communicação telegraphica directa por terra com todas as estações telegraphicas dos Estados Unidos, que comprehendem todas as cidades principaes.

Até agora todas as communicações telegraphicas entre o Mexico e os Estados Unidos se effectuavam por via de Vera Cruz, e por cabo para Galveston.

Communicações para a Europa e da Europa passarão por via de New York e da Companhia Telegraphica Postal.

PARAGUAY.

PERSPECTIVA COMMERCIAL.

Um correspondente do British Trade Journal de Assumpção, em data de 17 de março de 1897, fallando das opportunidades de commercio com a Inglaterra, faz as seguintes observações. O que o correspondente diz a respeito do commercio inglez é applicavel mesmo ao commercio americano e, por conseguinte, deve ser publicado no Boletím.

Ha bom mercado aqui para muitas mercadorias inglezas, especialmente para ferragens e cutelaria, porcelana esmaltada, etc., e nestes artigos os commerciantes allemães parecem ter a maior parte do commercio; por outra parte, nos tecidos a parte do leão pertence aos inglezes. Ha tambem um bom mercado para armas de fogo de toda classe, não obstante serem sujeitas a grande imposto. O Paraguay não é paiz populoso (tem provavelmente menos do que 500,000 habitantes) mas contem somente um centro de commercio ou cidade de importancia, Assumpção, e um agente estabelecido aqui podia facilmente operar em todo o paiz, porque todos os commerciantes dos outros districtos pedem ou recebem suas mercadorias desta cidade. O Paraguay é ainda pobre porque ainda não se curou dos effeitos da guerra desastrosa com o Brazil, a Republica Argentina e o Uruguay, e não offerece grande mercado para os artigos de luxo. É sufficiente, comtudo, examinar a grande quantidade de mercadorias possuida por muitos commerciantes que vendem a retalho em Assumpção para reconhecer a importancia da cidade como centro commercial, e seria muito util si o representante de uma casa ingleza apropriada viesse a esta cidade, ainda que não se demorasse aqui mais do que poucos dias. Dous ou tres vapores todas as semanas mantem communicação com Buenos Aires, Montevidéo e o mundo exterior.

PRECISAM-SE DE OBRAS DE LUZ ELECTRICA OU DE GAZ.

Posto que Assumpção seja cidade de 50,000 habitantes e capital da Republica, ainde é illuminada a oleo. A ausencia de gaz é devida talvez em parte ao alto preço de carvão de pedra, mas penso que ha boa opportunidade aqui para o capital inglez, no estabelecimento de obras de gaz ou de luz electrica. Na verdade penso que o Paraguay tem sido muito descurado.

O premio sobre ouro é actualmente muito alto, sendo quasi 670, e por conseguinte, o valor do dollar do Paraguay é menos de 8d. Si o cambio subir (como parece provavel) seria vantajoso aos agentes commerciaes operarem neste mercado, porque os commerciantes são mais dispostos a comprar quando ha baixa

do premio de ouro, visto que os preços calculados na moeda local são necessariamente mais baixos.

Na Republica Argentina e no Uruguay, a perspectiva de commercio é esperançosa. Ultimamente a construcção tem sido desusadamente activa em Buenos Aires, e as novas e lindas ruas e avenidas que surgiram com maravilhosa rapidez, lembram-nos mais New York do que uma cidade sul-americana. O curso de immigração, que este anno promette ser maior do que anteriormente, é outro indicio favoravel; mas vou reservar minhas observações sobre a Republica Argentina e o Uruguay para outra carta quando voltei para Buenos Aires.

SANTO DOMINGO.

INDUSTRIA DO ASSUCAR.

[Dos Relatorios consulares dos Estados Unidos, abril de 1897.]

Durante uma demora de tres dias neste porto, em transito para Port-au-Prince, visitei varias fazendas de assucar neste districto que são propriedade de americanos no todo ou em parte e em geral são administradas pelos americanos, com capital americano. Todo o producto destas terras se embarca para os Estados Unidos e quasi inteiramente em navios americanos. Para fazer este relatorio o mais conciso possivel, darei por sua ordem os nomes das fazendas e os de seus donos, assim como a importancia da colheita do anno passado, em saccos de 300 libras cada um, e o capital empregado.

Fazendas.	Donos.	Colheita.	Capital empregado.
		Saccos.	
Consuelo	W. L. Bass	48, 000	$1, 200, 000
Santa Fé	Ross	42, 000	750, 000
Porvenir	Miller	33, 000	600, 000
Puerto Rico	Armstrong	20, 000	600, 000
C. Colon		34, 000	500, 000
Qusquain	Bartram	33, 000	400, 000

Não obstante o producto total parecer de importancia, nenhuma destas fazendas obteve o anno passado lucro algum consideravel, devido provavelmente ao facto de que o assucar foi retido por muito tempo. As autoridades locaes cobram direitos para varios fins, equivalentes á somma de 33 centavos por cada 100 libras. Ao principio, os direitos de exportação eram de 12½ centavos (oro) aproximadamente, mas parece que os se tem augmentado em proporção das necessidades do Governo. Os plantadores queixam-se, e na minha opinião com razão, de que se lhes obriga a fixar um preço a seus productos ao tempo do embarque. Para a fixação do preço tomam-se por base as ultimas cotações recebidas por cabo, que ás vezes tem um mez de atraso, e o anno passado a avaliação assim feita, excedeu muito o preço realizado. Si se deixasse o preço em branco nas facturas para fixal-o segundo as cotações do mercado á data da entrada da carga em New York, se evitaria aos plantadores a pena da avaliação baixa, o que pode occorrer facilmente; e se lhes evitaria assim tambem o paga-

mento de direitos sobre assucar avaliado, como no caso da colheita passada, a 4, $4\frac{1}{16}$ e $4\frac{1}{4}$, e vendido no mercado pelo preço de 3 centavos.

Pareceria que, a pezar das grandes sommas empregadas e da reconhecida barateza da terra e dos salarios, os fazendeiros serão obrigados a abandonar suas fazendas. Um allivio, além do anteriormente indicado, poderia encontrar-se si o Ministerio do Thesouro fizesse uma deducção de 60 centavos por cada 100 libras, em vez da de 50 centavos que agora se faz, para cobrir os gastos addicionaes de embarque que se crearam o anno passado.

HENRY M. SMYTHE,
Ministro.

MACORIS, *9 de janeiro de 1897.*

VENEZUELA.

DESENVOLVIMENTO DE ESTRADAS DE FERRO.

Em data de 28 de janeiro de 1897, o Sr. E H. Plumacher, consul dos Estados Unidos em Maracaibo, submette á Secretaria de Estado uma relação extensa e interessante do systema e desenvolvimento das estradas de ferro de Venezuela. Esta relação foi publicada por inteiro no numero dos Consular Reports de abril de 1897, de que tomamos os seguintes extractos principaes;

Puerto Cabello é uma cidade activa de 15,000 habitantes aproximadamente, justamente celebre pela possessão do melhor porto da costa do norte da America do Sul. Unem-se nelle as tres condições de facil accesso, seguridade e profundidade de fundo até os cáes da cidade. Além destas vantagens, o porto é commodo e podem carregar e descarregar ao mesmo tempo varios vapores europeos.

La Guayra, até ha poucos annos, era uma ancoradouro excessivamente inconveniente e com frequencia perigoso, onde os barcos muitas vezes estiveram sujeitos a grande perigo, e não obstante se haver construido um quebra-mar onde se suppõe que podem atracar as embarcações e effectuar a carga e descarga, os resultados da empreza não corresponderam ao que se esperava. Quanto aos demais portos abertos da Republica, nenhum d'elles pode se comparar em gráo algum com o de Puerto Cabello.

Esta circumstancia favoravel deu grande importancia á cidade, que e augmentada consideravelmente pela sua proximidade a Valencia.

Durante muitos annos antes da construcção da estrada de ferro entre as duas cidades, se fizeram esforços para obter este resultado e fez-se mais de uma concessão, mas a pezar de terem-se feito os planos e a demarcação da linha, não chegou a um resultado pratico.

Valencia, tendo uma elevação de cerca de 500 metros sobre o nivel do mar, á distancia de trinta milhas de Puerto Cabello, os engenheiros encontraram ás vezes muitas difficuldades, e se temia que os rendimentos da estrada de ferro, ao abrir-se á communicação, não seriam em proporção com as despezas de construcção, mas finalmente organizou-se uma companhia na Inglaterra, e começou-se a obra. Uma clausula do contracto com o Governo de Venezuela é muito

favoravel á companhia, sendo uma garantia por parte do Governo de 7 por cento sobre o capital do custo total da linha. A estrada abriu-se ao trafico em 1886, sendo construida do modo mais solido.

Não ha logares na linha entre Puerto Cabello e Valencia que mereçam descripção especial, excepto Las Trincheras, onde um estabelecimento thermal sanitario attrahe os invalidos de todas as partes do paiz, e ainda de Curação e outras ilhas vizinhas. Comtudo, pouco se esperava do trafico local; a estrada foi construida para o prompto e regular transporte á costa dos productos da grande região agricola, cujo centro é Valencia, e para o transporte ao interior das mercadorias do exterior introduzidas em Puerto Cabello. Os rendimentos da linha, comtudo, não deram o que se esperava, e a companhia já tem grandes reclamações contra o Governo, pelos juros atrazados de 7 por cento.

Neste paiz, como em todos os outros, para o progresso são essenciaes os medios adequados para communicação e transporte, e a experiencia ensina, que onde se construem estradas de ferro ao travez de districtos de fertilidade e recursos naturaes, cujo unico obstaculo para seu desenvolvimento é a escassez de população, virão afinal os povoadores si se fazem os esforços necessarios para attrahil-os. Em um paiz pouco povoado como Venezuela, os naturaes não se podem considerar como povoadores nem colonos de uma secção particular, e si todas as estradas de ferro que se estendem pelo interior e que passam pelas regiões que convidam o agricultor, tomassem o devido interesse em attrahir para o paiz e estabelecer ao longo do caminho certo numero de immigrantes cessariam logo de queixar-se de deficiencia de rendas.

Na linha de Puerto Cabello a Valencia ha muitos milheiros de geiras de terrenos inteiramente incultos, que reunem as condições de fertilidade de solo, de clima suave e salubre e de abundancia de agua para irrigação. Si a companhia no principio tivesse organizado estabelecimentos neste districto, seria muito differente hoje sua posição.

As estradas de ferro, em verdade, attrahem a população, mas esta população deve ser tirada de alguma parte e no caso de Venezuela e outros paizes situados de um modo semelhante, deve vir do estrangeiro. O Governo, de mais, cooperaria com muito prazer em tal movimento que naturalmente redundaria em bem do publico.

Ainda que a estrada de Puerto Cabello não passe por campos tão interessantes como a linha de Caracas a Valencia, onde, depois de atravessar as montanhas, seguem aldêas e cidades em successão rapida, muitas das quaes possuem importancia historica, serve para enlaçar o interior do paiz e a costa, e por isso deverá realizar algum dia as esperanças de seus projectadores.

Seus interesses e os da grande estrada de ferro de Venezuela são, até certo ponto, identicos; ambas têm o mesmo termino—a cidade de Valencia—e unidas formam uma estrada continua desde Puerto Cabello na costa, a Caracas, capital da Republica, que está unida com seu porto de mar, La Guayra, pela estrada aberta em 1883. Assim fica completo o circulo e são evidentes as vantagens que devem ser ultimamente derivadas por esta obra da engenharia moderna.

Com a continuação da paz, que agora parece assegurada, e o desenvolvimento que se espera da condição economica do paiz, a companhia da estrada de ferro de Puerto Cabello a Valencia espera justamente um augmento de seus negocios que breve recompense as perdas anteriores. Espera-se que o anno proximo introduzirá um periodo de prosperidade permanente e progressiva.

LE BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V. JUILLET, 1897. NO. 1.

RELATIONS COMMERCIALES EN AMÉRIQUE.

En considérant les relations commerciales des États-Unis avec les pays de l'Amérique Latine et les possibilités de leur futur développement, ce qui attire immédiatement l'attention est l'importance des considérations géographiques. Par rapport aux facilités de communications avec les États-Unis, ces contrées se placent naturellement dans l'ordre suivant: 1°, le Mexique; 2°, les Indes Occidentales; 3°, l'Amérique Centrale; 4°, le littoral atlantique de l'Amérique du Sud; 5° la côte du Pacifique.

Le Mexique, qui est le pays le plus rapproché des États-Unis, a été mis en communication plus facile avec les plus importants centres commerciaux de ce pays, grâce au développement des voies ferrées aussi bien que par l'extension du service maritime. Les Indes Occidentales sont intimement liées à ce pays, par des lignes régulières de bateaux, et se trouvent relativement proches de ses ports du midi. L'Amérique Centrale du côté de l'Atlantique, a un commerce toujours croissant avec la Nouvelle-Orléans et d'autres villes de ce pays. Cette partie importante du territoire commercial trouve dans les États-Unis son débouché naturel. Les divisions ci-dessus—c'est à dire le Mexique, les Indes Occidentales et l'Amérique Centrale—graviteront de plus en plus vers leur voisin le plus proche, les États-Unis, pour l'achat des articles de fabrique, de même que pour les céréales, selon l'encouragement des rapports de commerce et les efforts intelligemment et activement poursuivis pour attirer leur clientèle. Cette partie du prix

du commerce de l'Amérique Latine peut à peine échapper à ce pays, s'il s'efforce vivement à l'obtenir. C'est dans l'Amérique du Sud spécialement, que l'Europe s'est réellement retranchée, et c'est sur ce champ que doivent lutter les États-Unis contre la sérieuse concurrence de ses rivaux commerciaux et essayer de combattre les désavantages qui sont clairement visibles à tous ceux qui examinent le sujet. Je vous prie de prêter une attention sommaire aux statistiques les plus récentes du commerce des divisions géographiques ci-dessus mentionnées.

D'après les derniers rapports consulaires, le commerce des États-Unis avec le Mexique s'augmente rapidement, et promet, avec un peu plus de travail énergique, des résultats grandement satisfaisants. Pendant l'année de 1895, ils ont exporté au Mexique des marchandises d'une valeur de $17,000,000, environ, ou à peu près autant que la valeur totale des exportations au Mexique de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Allemagne, mises ensemble. L'année suivante (1896), les achats du Mexique aux États-Unis ont augmenté de $4,000,000, et de l'autre côté, le Mexique n'avait pas raison de se plaindre du manque de libéralité des achats des États-Unis. Pendant l'année fiscale terminant le 30 juin 1895, les États-Unis ont acheté des marchandises au Mexique pour une valeur de plus de $15,000,000, ou environ $4,000,000 de plus que les achats de la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et l'Espagne mis ensemble. Il semblerait que si les États-Unis achètent plus du Mexique que ces autres pays, ils devraient lui vendre dans la même proportion. Si cette condition ne se vérifie pas maintenant, cela est dû en grande partie, au manque de l'énergie nécessaire, sans laquelle il sera difficile de hâter la décadence de la puissance, déjà sur le déclin, des intérêts commerciaux, depuis longtemps établis et encore en éveil, de l'Angleterre, de l'Allemagne et de la France, dans la République sœur. Néanmoins l'opportunité y est. La méfiance des Mexicains envers les États-Unis, dérivée de la guerre d'il y a une cinquantaine d'années, a presqu'entièrement disparue, et sous la sage et énergique administration du Président Diaz, des relations plus étroites encore sont assidûment cultivées. Le capital, l'entreprise et l'industrie des États-Unis se dirigent constamment vers le Mexique, et les relations commerciales des deux pays, à moins d'un accident imprévu, se développeront rapidement dans un avenir très proche.

Le commerce avec les Indes Occidentales a été naturellement fort atteint pendant ces dernières années par l'insurrection qui existe à Cuba. Nous trouverons en comparant les chiffres donnés par le Trésor des États-Unis pour les années 1895 et 1896, qu'il y a eu pendant une année, une diminution dans les importations aux États-Unis provenant de Cuba, de beaucoup plus de $12,000,000, et dans les exportations à cette île, une diminution de plus de $5,000,000. Les chiffres de 1896, comparés à ceux de l'année 1894, montrent une diminution dans les importations de $25,000,000, et dans les exportations, une de près de $13,000,000. Dans les conditions normales, Cuba dépend presqu'entièrement des États-Unis comme débouché pour ses produits, et avec un traité de réciprocité, les ventes d'articles fabriqués aux États-Unis augmenteraient considérablement. Le montant du capital américain placé à Cuba, est déjà très grand, et avec le rétablissement de la paix et de l'ordre, le vaste développement des intérêts des États-Unis dans l'île ne sera qu'une affaire de temps.

Les mêmes considérations s'appliquent plus ou moins, aux autres îles des Indes Occidentales. Les colonies anglaises, par exemple, sauf la Jamaïque, achètent beaucoup plus des États-Unis que de la mère patrie, et trouvent dans ce pays, le débouché principal de leurs produits. Dans la Jamaïque les conditions tendent rapidement à changer en faveur de ce pays. "Jusqu'il y a quelques années," dit le consul des États-Unis à Kingston, en date du 26 septembre 1896, "les États-Unis ne pouvaient pas concourrir avec l'Angleterre quant à des produits industriels. Aujourd'hui notre pays promet de la dépasser."

Des contrées de l'Amérique centrale, le Honduras Britannique offre l'évidence la plus frappante de la direction générale du commerce vers les États-Unis. Étant une colonie anglaise, sa préférence pour les manufactures anglaises serait toute naturelle. Néanmoins, d'après un rapport récent du consul des États-Unis à Bélize, "l'augmentation des importations de 1895, sur celles de l'année antérieure, à part le Méxique, provenait des États-Unis." Le consul américain dit en outre, "l'augmentation continuera apparemment, puisque les habitants deviennent accoutumés de plus en plus, à l'usage de nos produits. La qualité supérieure de nos marchandises, la vitesse et le nombre des voies de communications entre les deux pays nous donnent un grand avantage." Un fait d'une grande signification se rapportant à l'intimité des

relations commerciales qui existent déjà, se trouve dans l'adoption, il y a deux ans, par le Honduras Britannique, du dollar or des États-Unis comme unité monétaire.

"Dans Costa-Rica," un consul anglais nous dit que les chiffres montrent que les États-Unis et l'Allemagne l'emportent peu à peu sur la Grande-Bretagne. Les gains et pertes relatifs ne sont pas énoncés, mais la conclusion est satisfaisante.

Les exportations des États-Unis au Guatémala en 1895 ont dépassé de plus de $400,000 celles de la Grande-Bretagne. Avec des justes efforts, ce pays pourra réduire à une proportion purement nominale, la part commerciale qu'ont aujourd'hui tous les pays européens mis ensemble.

Les agents consulaires des États-Unis au Nicaragua disent, que bien que les importations de ce pays ne se soient élevées qu'à peu près $3,000,000 par année, les ventes des articles de fabrique provenant des États-Unis pourraient être considérablement augmentées. A présent les exportations et importations se balancent, le montant de chacune étant, en 1896, à peu près d'un million et quart de dollars.

Assez a été dit pour montrer que les pays et les îles de la mer des Caraïbes, s'étendant aux portes mêmes des États-Unis, ont répondu les premiers, comme on pourrait s'y attendre, aux conditions qui semblent favoriser l'accomplissement d'une pleine alliance commerciale avec les États-Unis. A mon avis, si nous nous servons intelligemment des opportunités qui se présentent, il ne sera pas difficile de les faire entrer dans cette alliance. Mais on ne peut s'attendre à de tels résultats en s'asseyant et en les laissant venir.

Les rivaux européens des États-Unis ne manqueraient pas de profiter d'une telle négligence comme ils l'ont déjà fait dans le passé. Ils sont vigilants, actifs, expérimentés, et savent parfaitement que les chances sont tellement contre eux, que seulement par l'indifférence ou l'indolence des États-Unis, peuvent-ils espérer de s'opposer à la canalisation de ce commerce dans ses conduits naturels. Le succès viendra si seulement les États-Unis savent profiter de leurs avantages, mais sans des efforts, c'est possible qu'il puisse leur échapper.

Si nous regardons plus loin—c'est-à-dire, le continent de l'Amérique du Sud—la perspective aussi nous paraîtra brillante. Là, également, les États-Unis ont quelques avantages, mais sous le

point de vue géographique ils ne sont pas si grands. Un coup d'œil jeté sur la mappemonde montre que la côte orientale de l'Amérique du Sud est plus rapprochée du Vieux Monde que de cette partie du Nouveau Monde. Une ligne tracée d'un point au sud de New-York aboutirait à un point quelconque sur la côte du Pérou. En autres mots, ce vaste continent de l'Amérique du Sud est situé à l'est d'une telle ligne.

D'après la carte du Bureau Hydrographique des États-Unis, montrant les sillages des grands bateaux à vapeur, la ville de Pernambuco, Brésil, se trouve à 3,700 milles marins de New-York et seulement à 200 milles plus de Plymouth en Angleterre. Elle n'est qu'à 1,600 milles de Sierra Leone, et à un peu moins de cette distance des îles du Cap-Vert. La distance de Pernambuco à Lisbonne est de 3,200 milles, celle de Rio de Janeiro à New-York de 4,700 milles marins, et celle de Buenos Ayres de plus de mille milles marins en plus. Ainsi nous trouvons que l'avantage géographique des État-Unis sur l'Europe est insignifiant en ce qui se rapporte à la côte orientale de l'Amérique du Sud. Quant à la côte septentrionale, y compris la Colombie, le Vénézuéla et les Guyanes, l'avantage est plus prononcé et les conditions, ci-dessus mentionnées, du commerce de la mer des Caraïbes s'appliquent aussi, plus ou moins, à cette partie de la côte sud-américaine. Mais la côte orientale—comprenant le Brésil, la République Argentine et l'Uruguay—est plus éloignée des États-Unis et plus près de l'Europe que nos concitoyens semblent le croire.

Les conditions géographiques étant ainsi presqu'égales, il n'est pas étonnant de trouver que les compétiteurs européens aient, jusqu'ici, conservé dans leur étreinte de fer, le commerce sud-américain. Parlant en chiffres ronds, les États-Unis achètent chaque année de l'Amérique du Sud, des produits d'une valeur de $110,000,000 à $150,000,000, et lui en vendent d'une valeur inférieure à $40,000,000. Le gain sur les exportations des États-Unis expédiées à l'Amérique du Sud, dans dix années, n'a été que de $6,000,000, tandis que l'augmentation dans nos importations a été de cinq fois cette somme. Il y a beaucoup d'obstacles artificiels à la concurrence des États-Unis dans le commerce sud-américain, tels que l'habitude, longtemps établie, des produits européens, les facilités soigneusement développées, de banques et de transports et les grands placements de capital

européen là-bas, mais ils peuvent tous être surmontés par des efforts concertés et actifs. On doit prêter une attention spéciale à l'aspect géographique du problème, parce qu'il fait ressortir l'importante leçon, que tout au long de la côte orientale, les États-Unis ont peu ou point d'avantages quant à la rapidité de transports, et qu'ils doivent être préparés á faire face aux Anglais, aux Allemands, aux Français et aux Italiens dans des conditions presque pareilles.

Quant à la côte occidentale, c'est différent. Un coup d'œil jeté sur la carte montrera une ligne presque droite de New-York à l'isthme de Panama. Si un canal est construit à travers l'isthme par l'une ou l'autre des routes proposées, New-York et la Nouvelle-Orléans seront mises en communication facile et étroite avec tout le littoral Pacifique du Méxique, de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud. San Francisco naturellement jouit déjà de pareilles facilités. Par le moyen d'un canal à travers l'isthme, cette ville sera aussi pourvue d'une route maritime, d'une valeur incalculable, menant à la mer des Caraïbes.

Une étude de la carte montre clairement que chaque partie des États-Unis est plus ou moins intéressée dans le développement du commerce de l'Amérique Latine. San Francisco n'y est pas moins interessé que New-York, Philadelphie, Boston, Baltimore et autres ports sur la côte de l'Atlantique. Le but de la Nouvelle-Orléans, Galveston, Mobile—toute la côte du Golfe—dans le développement de ce commerce est clairement visible. St. Louis, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Louisville, Indianapolis, Détroit, Kansas City, Omaha, Denver, Minneapolis, et St. Paul comptent avec espérance, et avec raison, sur ce commerce important. Toutes les causes naturelles nous disposent à prédire la diversion du commerce de la plus grande partie de l'Amérique Latine en faveur de ce pays, et nous trouvons dans la supériorité admise de beaucoup de sortes de manufactures américaines, un fort aiguillon à la concurrence, même avec les nations industrielles les plus avancées de l'Europe. De toutes les parties du globe viennent des témoignages convaincants de la popularité des produits américains et surtout des produits de coton, des machines, des instruments d'agriculture, de la quincaillerie, des outils d'artisans, des meubles, des bottes et souliers, et de toute espèce d'articles en cuir. Pour signaler un incident signifiant, à propos du commerce latin-américain, un consul anglais constate dans le Board of Trade Journal de Londres du mois de mai, "que les outils de

construction des Etats-Unis l'emportent sur ceux de manufacture anglaise dans le marché du Pérou, à cause de l'élégance de la façon, du prix modéré et de la manière de l'emballage." Le Pérou importe aussi des États-Unis, à l'exclusion des produits anglais, des serrures, des charrues à main, et des plaques d'acier.

Mais l'effort systématique pour profiter de ces avantages est indispensable. Les États-Unis ne peuvent pas espérer faire une bonne récolte sans cultiver soigneusement le sol. Les détails de tels efforts doivent être laissés entre les mains des manufacturiers exportateurs, et des différents corps organisés qui les représentent. La fonction du Bureau des Républiques Américaines est de préparer la voie, encourageant le rapprochement des pays de l'Amérique latine entre eux et avec les États-Unis, et par la réunion et distribution d'informations d'une valeur pratique pour tous. Ce m'est un plaisir de pouvoir dire que, pendant ces dernières semaines j'ai eu la bonne fortune de recevoir d'amples témoignages de l'intérêt des Républiques sœurs, à ce grand travail, et de la coopération cordiale de leurs habiles représentants diplomatiques aux États-Unis, révélés par le dressage de plans pour le développement de l'utilité du Bureau sur les lignes établies par la Conférence Internationale Américaine, qui, sous le génie incomparable de James G. Blaine, s'est assemblée à Washington du 2 octobre 1889 au 19 avril 1890.

On se souviendra de ses paroles à l'ouverture de la Conférence: "On ne peut s'attendre à ce que nous oublions le sort commun qui nous a fait habitants des deux continents qui, à la fin de quatre siècles sont encore considérés au-delà des mers, comme le Nouveau Monde. Une similarité de situations cause une similarité de sympathies et impose une similarité de devoirs. Nous nous assemblons ici avec la ferme croyance que les nations de l'Amérique doivent et peuvent s'aider davantage qu'elles ne le font maintenant, et que chacune trouvera avantage et profit à l'augmentation des rapports entre elles. Nous croyons que nous devrions être plus rapprochés par les voies maritimes et que dans un temps peu éloigné, les réseaux du Nord et du Sud se rencontreront sur l'Isthme, et lieront par voie terrestre les capitales politiques et commerciales de toute l'Amérique. * * * Ce sera un avantage quand nous aurons acquis cette confiance commune sur laquelle doit se baser toute amitié internationale. Ce sera un plus grand avantage quand nous pourrons lier par une connaissance

intime toutes les nations américaines, un but qui s'accomplira par des communications plus fréquentes et plus rapides. Ce sera le plus grand avantage quand les relations personnelles et commerciales des états américains, du nord et du sud, seront développées et réglées de manière à ce que chacun puisse retirer les plus grands avantages possibles des rapports éclairés entre tous."

Fidèle à cet esprit élevé, le Bureau des Républiques Américaines a été établi comme une agence de ce grand travail. L'acte de son organisation a été adopté par la Conférence le 14 avril 1890, conformément à un rapport soumis par Messrs. José Alfonso, du Chili; Matías Romero, du Mexique; Nicanor Bolet Peraza, du Vénézuéla; Salvador de Mendonça, du Brésil; et Henry G. Davis et Charles R. Flint, des États-Unis. Des dix-huit gouvernements représentés, tous les présents—quatorze en nombre—votèrent pour l'établissement du Bureau, savoir: République Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa-Rica, Guatémala, Honduras, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, États-Unis, et Vénézuéla. L'Écuador, le Haïti, le Salvador et l'Uruguay n'étaient pas à ce moment représentés à la Conférence; mais tous ces pays donnèrent alors et ont donné depuis leur aide au Bureau, le reconaissant officiellement.

Se conservant fidèle aux sages buts de sa création; remplissant activement les devoirs de son administration; envisageant seulement sa mission "qui est le profit commun;" et avec l'aide et la coopération dont j'ai parlé, de la part du Comité Exécutif, je ne puis mettre en doute que le Bureau deviendra bientôt ce qu'il était destiné à être, une grande agence dirigée d'une façon pratique pour développer le commerce et les relations amicales entre toutes les Républiques de l'hémisphère occidental et les colonies européennes des Indes occidentales et de l'Amérique du Sud. Dans ce but, j'emploierai mes meilleurs efforts et pour la réalisation d'une tâche aussi bienfaisante et aussi patriotique, il me semble que je dois demander et puis compter sur la coopération sincère de tous les Américains. Soyons tous mûs et inspirés par "ce patriotisme plus large, qui constitue la fraternité des nations," jusqu'à ce que le Bureau reçoive "une poussée telle que le monde n'a jamais vue."

Joseph P. Smith

INAUGURATION DES MUSEES DE PHILADELPHIE.

Le deux juin le Président des États-Unis, accompagné de quelques membres de son Cabinet, des ministres du Mexique, du Brésil, du Chili, de Vénézuéla, de Suisse, de l'Équateur, de la République Argentine, de Corée, de Chine et de Costa-Rica, et des représentants des Chambres de Commerce de plusieurs nations américaines, a solennellement inauguré les Musées de Philadelphie, prononçant à cette occasion le discours suivant:

Mfsdames, Messieurs: La réunion d'un nombre aussi considérable de représentants des grands intérêts commerciaux et industriels nationaux et étrangers est un événement si rare qu'il prête à cette cérémonie un caractère ineffaçable. Des chambres et des comités de commerce, des maires de villes et des gouverneurs d'États, se trouvent réunis avec les délégués de quinze autres nations pour démontrer l'importance attachée à cette entreprise.

Chacune des Républiques sœurs de ce continent est représentée ici par son ministre, et beaucoup par de nombreuses délégations de distingués citoyens qui ont fait de longs voyages et de grands sacrifices pour prendre part à cette fête mémorable. Nous souhaitons à tous de grand cœur la bienvenue.

Une pareille réunion industrielle ne pourrait pas avoir un but ordinaire. Ce sont les intérêts nationaux et internationaux, aussi bien que la déférence que les peuples se doivent qui ont contribué à son succès; mais son caractère ample et distingué est né de la profonde conviction que les pays représentés possèdent des avantages permanents pour leurs relations commerciales renfermés dans le mouvement initié aujourd'hui.

Le but avoué des Musées de Philadelphie est d'aider le développement de la prospérité commerciale et industrielle. Aucune cause n'est plus digne d'employer en ce moment nos énergies. Rien de plus louable qu'étendre le commerce à de nouveaux marchés, ouvrir d'autres champs d'activité et créer des conditions de vie plus faciles pour le peuple. Un tel effort mérite

l'approbation immédiate de tous les amis de l'humanité, car la prospérité du plus humble travailleur et le bien-être de chaque foyer y sont liés.

Ce mouvement se dessine par des lignes larges et progressives. Ses auteurs et promoteurs pensent que les conditions du commerce international peuvent être directement améliorées par l'étude systématique et démontrées par les méthodes scientifiques.

Le distingué groupe d'individus qui a eu l'idée de cette organisation s'est servi de hautes vérités économiques et se prépare à les poursuivre jusqu'à leur entière application. Le généreux appui de ce groupe augmentera l'utilité de l'organisation.

Une entreprise industrielle nationale ouvre le chemin à d'autres. Une grande exposition comme celle-ci est en même temps un enseignement et une inspiration. Elle accapare l'attention du peuple, élargit son champ d'idées, augmente sa confiance, anime l'esprit de coopération amicale et d'émulation, éveille une noble ambition et encourage l'effort d'utilisation de toutes les forces et procédés de production.

L'Exposition Universelle Colombienne de Chicago a devancé cette contribution moins générale mais plus fixe au progrès économique du monde. Nombre d'objets exposés à Chicago est conservé ici et on en a tellement et si intelligemment augmenté la collection, que la direction des Musées de Philadelphie peut bien se vanter que son exposition est la plus complète du genre en ce moment.

On n'a pas seulement organisé un merveilleux étalage des produits et pourtant du progrès de notre pays, comme de ceux de toutes les Républiques Américaines. On a donné comme cela l'exemple d'une entente amicale et d'une coopération réciproquement avantageuse, ce qui aide énormément, non seulement les intérêts du commerce comme la déférence et la bonne volonté entre ces nations. Et la bonne volonté précède le bon commerce.

Le producteur et le consommateur des deux continents sont amenés ici à des relations étroites et apprennent à travailler ensemble pour la richesse commune. Pour s'ouvrir de nouveaux débouchés et conduire ses affaires sur une plus large et profitable échelle, le manufacturier doit avoir l'opportunité de bien connaître la nature des marchandises désirées par le consommateur.

De même, le consommateur doit avoir l'opportunité d'examiner les marchandises que le manufacturier est disposé à lui vendre.

Il s'ensuit qu'une institution centrale officielle comme celle-ci, d'une réelle stabilité, dont l'intégrité de direction ne peut pas être discutée, et possédant de larges ressources, peut devenir d'un profit inestimable, non seulement à une génération et à un pays, mais à tout un continent et pour l'avenir.

La capacité aussi bien que le capital sont essentiels au succès dans les affaires et heureusement les Musées sont bien riches de ces deux éléments. On dit que les informations qui peuvent être obtenues ici, aussi rapides qu'exactes, le sont à un degré inconnu dans n'importe quelle autre institution semblable du monde.

Étant données ces circonstances, et même au début, ce n'est pas trop dire qu'un mouvement de ce genre a un aspect général national—plus que ça, international—et prophétiser que son succès, si l'affaire est habilement conduite, réserve des surprises même à ses fondateurs et à ses amis les plus enthousiastes. Le but et la réalisation de cette leçon pratique pour l'industrie du monde, reposant sur des principes commerciaux, visant uniquement le bien-être du pays en général, profitant à d'autres nations aussi bien qu'à la nôtre, sont d'accord avec le plus pur esprit de notre siècle et méritent la bonne volonté et le bon appui de tous les patriotes américains.

Je puis assurer les promoteurs de cette entreprise du profond intérêt que son succès éveille chez le Gouvernement et le peuple de ce pays. Je félicite les habitants de Philadelphie, si justement renommés pour l'Exposition du Centenaire, qui la première a révélé au monde l'extraordinaire devéloppement de nos ressources, de ce que le soin et l'achèvement de cette grande œuvre leur aient été confiés.

La municipalité a agi sagement et avec prévision quand elle a organisé la nouvelle institution en un département séparé de son administration. Moyennant de généreuses subventions et la donation d'un excellent local, les habitants de cette ville, qui fut le berceau de la liberté américaine, ont fait preuve une fois de plus de leur esprit patriotique et du dessein qu'ils nourrissent, se rapprochant des représentants des principaux corps commerciaux de ce continent et les appellant à prendre part à leur délibération.

Les États-Unis doivent beaucoup à la ville de Philadelphie. Elle a contribué incommensurablement au triomphe de la liberté. Elle aide maintenant aux triomphes du travail.

Qui pourra mettre en doute que les délibérations de ces hommes capables et pleins d'esprit publique, travaillant ensemble en toute liberté et cordialité, animés par une idée commune et par un intérêt commun, auront d'autre résultat que des relations plus étroites de bienveillance internationale et une plus haute et générale prospérité? Que la grâce de Dieu descende sur cette louable entreprise et sur ceux qui travailleront à son développement.

Je déclare ouverts les Musées de Philadelphie.

Outre les fouctionneires des Musées, les ministres du Mexique et de Costa-Rica ont successivement pris la parole.

Monsieur Romero a dit:

Monsieur le Président, Messieurs du Musée Commercial de Philadelphie: Les représentants diplomatiques à Washington des Républiques latino-américaines sont on ne peut plus heureux de l'opportunité qui leur est offerte d'assister à l'inauguration du Musée Commercial de Philadelphie et de dire ce qu'ils pensent de la très grande importance d'un tel événement.

Le Musée Commercial de Philadelphie est une institution destinée à développer le commerce parmi les nations de ce continent, et si nous considérons sa courte durée, les larges proportions déjà prises, et celle qu'il atteindra quand son nouvel édifice sera bâti avec magnificence et ses travaux en pleine activité, on peut sûrement prédire que le Musée Commercial deviendra sous peu une institution très importante, suivant immédiatement comme promoteur du trafic international la législation officielle et les facilités de transport, et certainement on ne pourrait imaginer de meilleurs moyens de poursuivre ce but si important, qui est le développement du commerce parmi les contrées américaines.

La législation est, en effet, le facteur le plus important du développement du commerce, parce que la législation peut créer, augmenter et supprimer ce commerce moyennant les droits d'importation. Les facilités de transport agissent, aussitôt après la législation, sur le commerce, vu que les frais élevés rendent le commerce impossible; mais quand même ces deux facteurs se trouvent d'accord pour encourager le commerce, il faut encore suppléer aux informations désirées par les manufacturiers, sur les endroits où ils peuvent obtenir les matières premières nécessaires à leurs fabriques, aussi bien que sur leurs qualités, prix, etc., et aux informations désirées par les producteurs des matières premières sur les articles manufacturés dont ils ont besoin, s'établissant ainsi l'échange de marchandises à leur avantage réciproque, car le commerce étranger n'est qu'un échange, et une nation ne peut consommer des marchandises étrangères qu'à la condition de produire et vendre leur équivalent en valeur.

Le seul vrai moyen d'augmenter le commerce est certainement de produire bon marché, car le commerce est affaire de convenance et non pas de sentiment, et personne ne payera des prix élevés pour des marchandises produites dans un pays, quand il peut obtenir la même qualité de marchandises à des prix inférieurs dans un autre pays. Les États-Unis représentent un marché si grand que, jusqu'ici, toutes les énergies du pays ont convergé à

la production suffisante à la consommation nationale, et on n'a presque pas songé à ouvrir des débouchés à l'étranger pour les manufactures des États-Unis. Cependant ce pays est en train de devenir une nation industrielle et sa production maintenant est bien au-dessus de sa consommation; le temps approche donc où des efforts seront employés pour ouvrir de nouveaux marchés et où ce pays fera concurrence aux principales nations industrielles du Vieux Monde quant à la vente de ses produits manufacturés.

Les salaires élevés payés aux États-Unis ont été un obstacle á la production bon marché et par conséquent à l'acquisition de marchés étrangers, mais l'intelligence des inventeurs et mécaniciens américains a resolu le problème inventant et faisant usage de machines qui, conservant les salaires élevés necessaires au bien-être et à l'éducation du travailleur américain, réduisent considérablement le coût du travail, permettant à ce pays de faire, sous quelques rapports, concurrence à l'Europe et, même en Orient, à des pays où le travail est excessivement bon marché.

Le nom de Musée Commercial de Philadelphie est un nom bien modeste, si on considère les buts si importants que cette institution se propose, et les larges proportions qu'elle a déjà prises. Je ne sais d'aucune autre institution aussi importante en aucun autre pays, même en ceux du Vieux Monde, où l'expansion du commerce et une vive concurrence ont éveillé toutes les idées propres à développer le commerce international. L'inauguration d'une institution si importante comme celle-ci, qui devra acquérir et qui est en train d'acquérir un caractère plus que national, international, honorera toujours les hommes intelligents et patriotes qui ont conçu l'idée de fonder le Musée et qui ont travaillé à son établissement, ainsi que la ville de Philadelphie.

Je demande la permission de faire une référence personnelle à un des citoyens les plus en vue de Philadelphie, le Docteur William Pepper, auquel le Musée Commercial de Philadelphie doit une bonne partie de son succès. Je n'ai pas besoin de faire l'éloge du Dr. Pepper devant un auditoire de Philadelphie, où il est si connu; je dirai seulement ce que tout le monde sait ici, qu'il est toujours prêt à entreprendre n'importe quoi d'utile au bien-être de sa ville, de son pays ou de l'humanité, comme quand il a entrepris, à ses frais et aux frais de ses amis, parmi lesquels plusieurs dames douées d'esprit public, des recherches anthropologiques et archéologiques utiles à l'avancement de la science, et d'un profit infaillible au monde entier. Les hautes qualités du Docteur Pepper sont appréciées à leur juste valeur non seulement chez lui mais aussi à l'étranger.

Les représentants diplomatiques à Washington des Républiques sœurs du continent américain, qui désirent vivement le devé-

loppement du commerce avec les États-Unis et qui, travaillant à ce but, croient servir les meilleurs intérêts de leurs pays, vu que la proximité de ces marchés et d'autres raisons évidentes rendent très désirable un pareil développement, ne peuvent s'empêcher d'assister avec une vive satisfaction à l'inauguration du Musée Commercial de Philadelphie, qui est en train d'arriver doucement, mais d'une façon pratique et efficiente à ce but désirable. Nous n'avons pas à nous plaindre de notre commerce avec les pays d'Europe, mais nous souhaitons vivement augmenter le commerce entre nous mêmes, ouvrant de nouveaux marchés dans le continent de l'avenir.

La Conférence Pan-Américane qui s'est réunie à Washington pendant l'automne de 1889 a fondé un Bureau Commercial des Républiques Américaines ayant à peu près les mêmes fins que le Musée de Philadelphie. Mais la disproportion des moyens dont disposent les deux institutions et le fait que le Musée Commercial de Philadelphie ne vise que des buts commerciaux, et n'est pas influencé par des préjugés politiques, se vérifient dans les différents résultats obtenus par les deux institutions. Au lieu de les mettre en opposition, du moment qu'elles poursuivent le même but, on devrait les adapter de façon à ce que l'une soit le complément de l'autre.

Pour ceux qui croient au développement des relations commerciales entre les nations de cet hémisphère, l'inauguration solennelle du Musée Commercial, en présence et avec l'appui de l'éclairé et éminent homme d'état qui occupe maintenant la haute position de Président des États-Unis, la suprême position du pays, qui ne songe qu'à la prospérité de cette grande nation et dont les paroles pleines de sagesse et de patriotisme, d'encouragement et de bienveillance envers ses voisins nous venons d'écouter avec plaisir, est un événement que nous n'oublierons jamais et qui nous dédommage amplement des désillusions que nous avons souffertes, causées par les barrières artificielles et les obstacles que de temps à autre ont été élevés sur le chemin du commerce. L'événement pour la célébration duquel nous nous trouvons ensemble montre très clairement que la certitude d'un tel développement peut être considéré comme chose conclue, et que quelques obstacles ou empêchements mis sur son chemin peuvent retarder ce développement, mais ne pourront l'empêcher tout à fait, car ils sont d'une nature transitoire.

Nous souhaitons vivement que le Musée de Philadelphie qui vient d' être inauguré sous d'aussi bons auspices, accomplisse dans un court délai tous les résultats qu'il se propose, faisant honneur à ses promoteurs et soutiens, et profitant à toutes les nations de l'hémisphère occidental. Nous employerons tous nos efforts à atteindre ce but.

Monsieur Calvo a dit:

Ayant été appelé à exprimer les sentiments des pays de l'Amérique Centrale à cette occasion si importante, rien ne peut m'être plus agréable que d'assurer une fois de plus l'intérêt très vif avec lequel sont accueillies dans cette contrée, la plus belle de ce continent, toutes les idées, tous les mouvements destinés à fortifier les relations cordiales maintenues de tout temps avec cette nation privilégiée.

Et cependant, messieurs, je dois parler de l'Amérique Centrale comme d'une région très éloignée quoique mon pays, la pacifique et progressive République de Costa Rica, qui est l'état le plus au sud de l'Amérique Centrale, soit plus rapprochée de la ville de Philadelphie que la Californie et quelques autres parties du territoire des États-Unis d'Amérique. Et cela parce que nous ne sommes guère connus, et quoique bien voisins, nous savons parfaitement que la majorité des habitants de ce pays nous regarde comme les habitants des contrées les plus eloignées de la terre.

Forts de cette conviction, nos pays, désireux d'avancement et de bien-être, et contemplant attentivement la grandeur des institutions politiques et le développement merveilleux de cette grande nation, aident puissamment les efforts de nature à faciliter les moyens de communication, à augmenter leur connaissance réciproque, et, en un mot, à établir des relations commerciales plus étroites, du moment que la nature leur a offert l'occasion de le faire à l'avantage des deux parties par la diversité des produits dont notre sol a été favorisé.

L'honneur d'avoir conçu et réalisé cette idée si grandiose et si pratique appartient à la ville de Philadelphie, et elle lui dédie en ce moment la meilleure part de ses espérances et de ses énergies.

On ne peut mettre en doute en présence du succès auquel nous assistons, que les Musées inaugurés aujourd'hui contribueront énormément à fortifier les sentiments qui visent la réalisation de cet idéal admirable de fraternité parmi les nations du continent.

Fils de l'Amérique Centrale, entrepôt futur du commerce et de la civilisation de cet hémisphère, je salue les Américains du Nord si entreprenants; et spécialement comme natif de Costa Rica, pénétré de l'aspiration d'assurer le bonheur du peuple par l'éducation, la paix et le travail, je félicite de tout cœur la très culte ville de Philadelphie à l'occasion de cette démarche, incontestablement la plus propre à assurer la réalisation des intérêts et avantages réciproques.

Au banquet donné par les Musées de Philadelphie et par le Cerc H le des Manufacturiers à la Bourse, Monsieur le Président des États Unis a prononcé le discours suivant:

Monsieur le Docteur Pepper, Messieurs du Cercle des Manufacturiers, Messieurs les Delégués à la Convention Internationale, Mesdames et Messieurs: Je suis vraiment touché de la cordialité de votre accueil, quoique l'expérience de mes précédents séjours chez vous n'en fasse pas une surprise.

En effet, une visite toute récente á votre ville m'a donné l'opportunité de goûter la cordialité des habitants de Philadelphie et de jouir de leur magnifique et on ne peut plus franche hospitalité, que je ne pourrais oublier de si tôt.

Je dois vous dire que du commencement à la fin les scènes vues aujourd'hui à Philadelphie m'ont profondément remué; c'est à dire, le spectacle remarquable des représentants de toutes les Républiques Américaines avec les produits de leur industrie et de leur sol mis ensemble pour être observés et comparés, et cela grâce au Docteur Pepper et aux Musées de Philadelphie.

Devant un auditoire si grandement composé de manufacturiers comme l'est cette magnifique réunion, j'ai toujours eu et je crois que j'aurai toujours l'impression d'être chez moi, dans le sens le plus précis du mot.

La première grande convention de ces Républiques a été l'utile et capable réunion organisée en 1889 par l'incomparable diplomatie de cet extraordinaire Americain qui fut James G. Blaine.

Les travaux de cette conférence internationale américaine ont donné la première grande impulsion à l'arbitrage international et stimulé l'esprit d'affaires, la confiance et l'activité.

Il y a sept ans Blaine assembla les gouvernements de ce continent et proclama la doctrine que la vraie réciprocité commerciale a besoin de réciprocité d'informations.

C'est à son talent et à celui de quelques-uns de ses collègues que je vois ce soir autour de cette table, qu'est dû le Bureau des Républiques Américaines, établi à Washington, qui a déjà rendu de bons services et qui, je crois, a encore à jouer un rôle chaque jour plus important dans nos relations commerciales avec les gouvernements qui le subventionnent.

Nous sommes sûrs de devenir des acheteurs et des consommateurs d'autant plus importants que nous pourrons avoir plus d'informations sur chacune de ces Républiques et sur leurs produits.

Concitoyens, il n'y a aucun avantage à fabriquer un objet si vous ne trouvez pas quelqu'un pour l'acheter. Le producteur doit trouver un consommateur. Vous n'employerez pas le travail pour

fabriquer un produit, si vous ne trouvez point d'acheteur après l'avoir fabriqué.

Messieurs, je suis heureux de rencontrer ici ce soir les représentants des Républiques Américaines. Je suis heureux de rencontrer ici ce soir les représentants de tous les gouvernements du monde. Je me suis rencontré avant avec les manufacturiers de Philadelphie et de l'État de Pennsylvanie. Je me suis rencontré avec vous pendant les temps de votre plus grande prospérité. Je ne pourrais m'empêcher de vous rencontrer quand je le voudrais, et si je le pouvais, je ne voudrais pas le faire à cette heure où vous luttez depuis assez longtemps contre l'adversité.

Permettez-moi, cependant, de vous dire, mes concitoyens, que les récriminations n'aideront rien à la renaissance des affaires. La tristesse de l'heure présente ne sera pas dissipé par un sentiment de défiance dans l'avenir. Un patriote est toujours un meilleur citoyen qu'un pessimiste. Et nous devons avoir patience.

Pour plus pressés que nous soyons de quitter la vielle maison, nous devons toutefois attendre que la nouvelle soit finie. Un tarif à moitié fait n'a d'autre sens pratique qu'indiquer que bientôt un nouveau tarif sera fait et qu'il est en train d'être fait. Il touche à la fin, et quand il y aura touché, nous aurons la confiance commerciale et l'activité industrielle.

Ayons nos têtes solides et nos cœurs forts. Le pays ne recule pas, il avance. L'énergie américaine n'a pas été détruite par les ouragans passés. Elle triomphera encore, grâce à une législation sage et bienfaisante.

Les Philadelphiens ont montré dans le passé ce que peuvent des industries actives et un travail bien employé pour parfaire une grande ville et faire une population heureuse. Ils n'ont pas l'intention de subir les conditions présentes pour toujours. Ils lutteront contre les obstacles comme ils ont bravement lutté dans le passé, et finiront par rendre les grandes industries et le travail à leur ancienne prospérité.

Messieurs, Philadelphie n'est cependant qu'un des exemples du courage et de la volonté américaine.

Outre Monsieur le President de le Republique, le Gouverneur de l'Etat de Pennsylvanie et les nos fonctionnaire des Musées, Monsieur Salvador de Mendoça, ministre du Brésil à Washington, a prononcé au banquet le discours suivant:

Messieurs: Les membres du Corps Diplomatique qui représentent à Washington les nations américaines m'ont fait l'honneur de me charger de prendre la parole en leur nom à cette importante

occasion. Une autorité en sujets diplomatiques a dit l'année dernière que le diplomate qui mieux réussit est celui dont on ne parle jamais, et je pourrai ajouter celui qui ne parle jamais. . . en public. Vous voyez donc que je reconnais la difficulté de la tâche que mes chers amis m'ont confié.

L'occasion est solennelle. C'est en un pays historique, dans la ville même de *l'Independence Hall*, dans l'État qui est la clef de la voûte de la communion américaine, que nous avons placé ce matin la pierre fondamentale, pour ainsi dire, d'un monument destiné à réunir les produits de ce continent—monument à l'Industrie, qui montera de ce sol aussi rapide et majestueux que les géants de la forêt dans les régions tropicales. Nos pays ont été tous invités à contribuer de leur part à l'exposition permanente et progressive des produits de toutes les zones de notre hémisphère. Chacun des membres actifs de cette large agrégation de peuples, comme la madrépore du Pacifique, travaillera pour élever cette magnifique construction. Chaque nation est appellée à apporter à cette ville historique les produits du travail humain. Par le moyen de comparaisons le commerce sera stimulé et éclairé et le principe de la fraternité parmi les gens d'Amérique fermement établi. Ce sera un centre de vie industrielle pour tous les habitants des pays compris entre l'Atlantique et le Pacifique.

Assis à leurs bureaux, les directeurs de cette institution, sur la demande d'un marchand quelconque de ce continent, expédieront des informations par la poste et par le télégraphe et diront de suite au commerçant de Manáos, de Valparaiso, de Buénos-Ayres, de Chicago et de Jacksonville le stock de caoutchouc, de salpêtre, de laine, de blé et d'oranges des marchés du monde. Tel est le mécanisme qui est mis maintenant en mouvement; son développement dans l'avenir peut être prévu, mais ne peut pas être calculé. Avec les bras ouverts et les mains enlacées, autour de la table du festin, comme en Écosse pour le *Auld lang syne*, nous, tous Américains, amphytrions et hôtes, sommes ici réunis pour célébrer la fête de l'harmonie continentale.

C'est me basant sur cette communion d'intérêts, qui a assemblé ici des représentants des Chambres de Commerce de l'Amérique du Nord, du Centre et du Sud, que je dois être sûr que les influents commissaires des manufacturiers et commerçants de ce pays sont allés à Washington plaider notre cause commune sous la coupole du Capitole. Ils y sont allés pour dire que ce continent se trouve aujourd'hui couvert par un filet dont les mailles sont de telle façon unies que, en déchirant une, on rompt tout le réseau; que nos dix-huit Républiques, avec des institutions semblables et les mêmes buts sont destinées dans l'avenir, sinon à former une confédération continentale, du moins à se grouper en un Zollverein

américain; qu'à partir d'aujourd'hui la devise *E pluribus unum* deviendra une réalité dans le sens commercial. Pour obtenir un pareil résultat, vos commissaires ont certainement dit que le besoin du moment n'est pas la rétaliation, mais la vraie réciprocité; que le Nord et le Sud ont des produits entièrement différents qui peuvent être échangés avec avantage reciproque; que quelques-unes de nos matières premières vous sont aussi indispensables que nous sont nécessaires quelques-unes de vos manufactures; que ces deux intérêts doivent être mis d'accord et non mis en opposition; que si la protection va être le programme du Gouvernement de ce pays, elle ne peut pas se transformer en coercition pour les autres pays américains.

Ils auront dit qu'il n'y a aucune raison pour imposer la laine et le salpêtre du Chili; pour favoriser l'Australie aux dépens de la République Argentine moyennant l'impôt sur la laine de tapis; pour rayer de la liste libre les cuirs et les peaux de la République Argentine, de l'Uruguay, du Brésil et du Mexique, car du moment que "le soulier gêne dans le Massachusetts" il gêne dans toute la partie orientale du continent; que l'impôt sur les peaux de chèvre obligera les dames de cette contrée à se passer de gants ou à payer le double de leur prix; que les droits sur le caoutchouc ferait fermer vos fabriques, car la production de cette matière première est dejà au dessous de la demande et force vous serait d'acheter vos waterproofs, vos galoches, vos ceintures et boutons, ainsi que les pneumatiques de vos bicyclettes en Europe et au Brésil, parceque cette industrie se verrait obligeé d'y émigrer; qu'imposer enfin les fibres textiles du Brésil, du Mexique et de l'Amérique Centrale serait équivalent à arrêter l' essor de vos machines pour la fabrication de paillassons, cordes, toiles à sac, etc., par l'importation de produits européens semblables et meilleur marché manufacturés avec la matière première venue de l'Inde. Ils auront dit qu'un pays qui consomme chaque année deux millions de tonnes de sucre et en produit à peine 14 pour cent peut parfaitement permettre que tous les sucres bruts entrent libres de tous droits, sans renoncer à son programme de protection aux industries nationales, car l'unique industrie sucrière du pays qui compte est celle de la raffinerie, et la protection accordée à la production peu considérable de sucre des États-Unis a comme seul résultat la hausse de prix d'une des denrées les plus nécessaires à l'existence.

Et que n'auront-ils pas dit sur le café? Ils auront dit que douze nations américaines rendent hommage au roi café, et qu'un impôt de deux cents sur chaque livre de café priverait le consommateur d'une livre sur quatre de sa consommation habituelle; que le café étant un préventif contre l'alcoolisme, il est un article

indispensable aux classes ouvrières et une boisson dont l'usage doit être favorisé par les amis de la tempérance; que les statistiques portent généralement à neuf livres par habitant la consommation de café aux États-Unis, mais que la vérité est que, retranchant les États de l'Est, consommateurs des cafés légers d'Asie, la zone réelle de consommation des qualités sud et centre américaines augmente la capitation de deux tiers. Vos commissaires auront certainement demandé après ça si le consommateur de l'Ouest n'a pas de droit à être protégé. Ils auront demandé ce que signifie un tel impôt et expliqué que, si les importateurs peuvent garder en magasin l'excédant de trois millions de sacs de la production brésilienne de cette année et en retirer leur joli profit, vendant le café après l'impôt décrété, le producteur brésilien qui fournit à présent les marchés du monde de 66 pour cent de cette denrée, ruiné par des prix au-dessous du coût de la production, abandonnera cette culture pour essayer celle du coton et d'autres articles cultivés dans ce pays; qu'après une heureuse spéculation de deux années et demie, le 1er janvier 1900, les importateurs de café, et pire que ça, les consommateurs de café trouveront le prix plus que doublé, par la simple raison que les importateurs auront tué la poule aux œufs d'or.

En résumé, vos commissaires auront ajouté que sans matières premières libres stipulées dans des traités de commerce, en vigueur pour un certain nombre d'années nécessaires à la stabilité des affaires, aucun accord de réciprocité ne pourra s'obtenir, puisque la coaction échouera chez des peuples indépendents. Vos manufacturiers et commerçants auront dit tout cela, et je les en remercie au nom de mes collègues. Si ma prévision n'est pas exacte, c'est votre plan alors qui est faux, et l'ouverture, aujourd'hui de votre temple à l'Industrie vaudra l'ouverture du temple de Janus, le dieu romain à deux visages, dont les portes se conservaient fermées en temps de paix et ne s'ouvraient qu'en temps de guerre.

Il n'y aura cependant pas de guerre; les conseils de la sagesse prévaudront. Nous n'avons pas des rois qui décident pour nous et puissent s'opposer au vouloir des nations. Nos pays ont dépassé ce bon vieux temps. La souveraineté reside chez le peuple, et le peuple voit assez clair. Aucun homme et même aucune génération d'hommes n'a le pouvoir de fausser la logique de l'histoire et les destinées manifestes de la Démocratie. Les éloquentes paroles, pleines de sympathie envers les Républiques latino-américaines qui ont été prononcées aujourd'hui par le Chef de l'État, présagent cette entente. Equité dans les affaires, conscience de ses droits, respect à l'égard des droits d'autrui, voilà les principaux traits caractéristiques de la nation qui, en peu plus d'un siècle, a

pris place sur le premier rang des puissances du monde, et cela non pas par les moyens de la force brutale, mais par la culture des arts de la paix.

L'inauguration des Musées de Philadelphie est un autre pas donné dans cette voie. Dans l'avenir, quand le fils de la Nouvelle-Zélande, dont parle Macaulay, visitera la vaste solitude des ruines de Londres; quand le Brésilien de la capitale encore en projet de ma patrie cherchera sur les pierres du monastère de Batalha les annales d'une grandeur déchue; quand le citoyen de Cuba découvrira dans les fondements de l'Escurial le symbole du martyre passé, de la baie de l'Hudson au détroit de Magellan il y aura en plain travail un merveilleux mécanisme de liberté, mis en mouvement par le génie composé de deux grandes races, qui sont déjà alliées dans votre langue, la Saxonne et la Latine, et cette force motrice sera pure et simplement le concert des Républiques Américaines. Amis, nous sommes en train de bâtir mieux que nous ne le pensons nous-mêmes.

Nous publions aussi le discours suivant préparé par M. le Ministre Garcia Mérou pour la cérémonie de l'inauguration, mais lequel ne fut pas prononcé:

Messieurs: Permettez-moi de vous adresser quelques paroles en anglais, peut-être imparfait, pour joindre mes félicitations à celles qui ont salué l'inauguration du Musée Commercial de Philadelphie et formuler mes vœux pour la prospérité de cet établissement. Je crois que peu ont plus que moi le droit de le faire, car la République Argentine a été un des premiers pays à comprendre toute l'importance commerciale de l'institution dont nous nous occupons aujourd'hui, ce qu'elle a prouvé par l'offre spontanée des collections de ses produits naturels qui ont figuré à l'Exposition Universelle de Chicago. Cette résolution, que chez moi tout le monde a applaudie, s'accordait avec les sentiments de chaleureuse amitié que cette grande République nous a toujours inspirés, ainsi qu'avec notre sincère désir d'augmenter par tous les moyens à notre portée les relations politiques et commerciales qui lient les deux nations.

Je prendrai quelques minutes seulement de votre attention et je crains que ce sujet ne soit pas d'accord avec les sentiments qu'éveille généralement un festin. Mais, messieurs, je ne serais pas fidèle à mes aspirations et à mes plus vifs désirs si je m'abstenais d'exprimer tout de suite et bien franchement, comme on doit parler à des hommes expérimentés dans les affaires, à des nobles représentants de l'industrie et du commerce, que de tous les

bienfaits que je crois le Musée Commercial, dont nous célébrons l'inauguration, est destiné à répandre, aucun n'est plus digne de préocuper les éminentes personnes qui représentent les intérêts de la nouvelle institution que celui de contribuer d'une manière efficace à l'établissement d'un vaste échange de produits, aussi avantageux aux États-Unis qu'à l'Amérique latine.

Ce n'est certainement pas une nouveauté pour vous que votre commerce ne représente qu'une petite fraction du total de nos importations et exportations. C'est un fait qui a été signalé aujourd'hui même en termes très clairs, comme il l'a été il y a quelques années par la commission commerciale envoyée par le Président Arthur, il y a quelques mois par le président de la Société des Manufacturiers, Mr. Search, dans un intéressant article de la North American Review et au commencement du mois dernier par mon distingué ami M. Flint dans les pages du Forum. Par rapport au pays que j'ai l'honneur de représenter, je dois dire que quoique nous achetions plus aux États-Unis qu'ils ne nous en achètent, notre commerce avec cette nation est insignifiant comparé avec celui que nous entretenons avec la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France, la Belgique et autres pays encore. Il y a peu de jours un homme d'état remarquable, qui est une des personnalités proéminentes du Sénat de cette nation, s'occupant de la marine marchande américaine, affirmait que pendant l'année dernière aucun bateau à vapeur portant drapeau américain n'était entré dans la baie de Buénos-Ayres, ville de 720,000 âmes et déjà un des centres commerciaux les plus importants du monde. Je crois que cette affirmation est exacte; et la confirmant, j'ajouterai seulement que de 1854 à 1868 le nombre de bateaux américains qui arrivaient à nos ports était, parfois, supérieur à celui des nations maritimes d'Europe.

Le moment n'est pas opportun pour examiner les causes de cette décadence et collaborer à l'étude de cette question, ajoutant quelques réflexions à celles suggerées par ce sujet aux honorables personnes que je viens de mentionner. La courtoisie et la diplomatie, non plus, ne me conseillent pas de rechercher à qui appartient la plus grande responsabilité de ce lamentable abandon, ou mieux, à qui en est vraiment la faute. Qu'il me soit permis de me retrancher dans les limites de la plus stricte courtoisie et d'insinuer à peine ce doute comme seul reproche adressé à qui le mérite. Tout d'abord, il est plus logique de supposer que le dédain provient des hommes d'état de la nation plus puissante, qui parcouraient la voie du progrès avec les bottes à sept lieues du géant de la fable et qui donnaient les dernières touches à l'œuvre de batir une grande nation sur la base de la liberté et du travail, la poussant, dans la durée d'un siècle, jusqu'à son état

présent de civilisation, comme s'ils avaient pris pour devise les magnifiques vers du héros de Corneille:

> Mes pareils à deux fois ne se font point connaître.
> Et pour leur coups d'essai veulent des coups de maître.

L'Amérique du Sud en effet, messieurs, a été et est encore très peu connue aux États-Unis pendant que vos institutions, vos lois, vos principes de gouvernement, votre prodigieux développement, votre grandeur matérielle et morale sont suivis et étudiés par nous avec le plus vif intérêt. Parlant de nouveau de la République Argentine, ce n'est peut-être pas trop dire que nos institutions sont pareilles aux vôtres et que les ouvrages de vos premiers hommes d'état, ainsi que ceux des plus remarquables commentateurs de vos institutions ont été traduits officiellement chez moi. Les pages éloquentes du Fédéraliste, les travaux de Clay, Calhoun et Webster, et les études constitutionnelles de Paschal et de Story sont arrivés à nous être familiers. J'ai goûté sur les bancs de l'université à ce substantiel aliment intellectuel et tous les hommes de ma génération connaissent la saveur de cette moëlle de lion. Cependant bien peu d'entre les hommes éminents de cette grande République connaissent ces détails ou leur prêtent leur vraie importance. Je fais cette nouvelle réflexion sans lui faire revêtir la forme d'une récrimination ou d'une plainte, parce que il faut bien convenir, messieurs, que les nations de l'Amérique du Sud sont encore loin d'atteindre, dans leur laborieuse évolution, le pouvoir et la grandeur des États-Unis, et je me figure que c'est plus naturel que ce soit nous qui suivions la marche de ceux qui nous ont précédé dans la voie du progrès, pour chercher dans leur histoire des leçons utiles et des exemples dignes d'imitation.

Néanmoins, dans la partie sud de notre continent, on aperçoit la formation d'une entité de la plus grande importance et d'un groupement de civilisation qui, s'il ne peut égaler celui des nations les plus anciennes de la terre, est en train de rivaliser avec beaucoup d'entre elles. La nature nous a donné à pleines mains ses meilleurs trésors et l'effort humain élargit chaque jour ses conquêtes et solidifie ses progrès. Dans la partie australe, en huit jours de temps seulement, le voyageur, quittant Santiago de Chili et passant les Andes à onze mil pieds d'altitude, peut traverser Buénos-Ayres et Montévidéo et arriver à Rio de Janeiro, visitant ainsi les capitales de quatre républiques qui ont ensemble une population de 25 millions d'habitants et envoient à l'étranger des produits d'une valeur de 500 millions de dollars par an. Ces quatre nations sont parfaitement constituées et organisées, les lignes de chemin de fer sillonnent son territoire dans toutes les directions,

leurs prés régorgent de bétail, leurs ports sont visités par des vaisseaux de toutes les parties du monde, leurs citoyens ont enracinés dans leurs cœurs le sentiment et l'orgueil de leur respectives nationalités, dans leurs villes pullulent les écoles primaires comme celles qui ont transformé cette nation et qui furent introduites au Chili, à l'Uruguay et à la République Argentine par notre grand homme d'état Sarmiento, maître d'école pendant sa jeunesse, ensuite ministre à Washington et en fin Président de la République Argentine, un disciple et un ami devoué de votre inoubliable Horace Mann.

J'ai manqué, messieurs, à mon intention et j'ai peut-être aussi fatigué votre attention. Je veux terminer donc; mais avant de le faire, permettez-moi de vous prier de songer à l'ampleur du champ qu'offrent ces quatre nations, pour ne parler que de celles que je connais plus intimement, au devéloppement de votre large industrie et à votre admirable esprit d'invention et d'initiative. Permettez-moi aussi de vous rappeller que, comme dit le fameux historien du xviii[e] siècle en Angleterre, "le lien de la pure sympathie intellectuelle est trop faible pour vaincre les passions qui se rencontrent, et qu'il a été réservé à l'économie politique le rôle de fournir un principe d'unité plus fort et permanent."

Le Musée Commercial de Philadelphie rendra facile tout effort tendant à établir cette unité, par l'exposition de nos produits et les informations qu'il fournira aux hommes d'affaires de nos respectives nations. Mais, pour que nos plans ne soient pas voués à l'insuccès, il faut les exécuter avec décision et enthousiasme, sans de mesquines restrictions, laissant ouvertes à deux battants les portes de vos marchés aux fruits de notre production, pour éviter que nous soyons obligés à fermer les nôtres à l'utile importation des produits de ce sol; et à fin que tous les souhaits généreux qui ont été formulés aujourd'hui se transforment dans un avenir très proche en une réalité.

Messieurs, à la prospérité de cette grande nation; au bonheur de Son Excellence le Président des États-Enis; au succès du Musée Commercial de Philadelphie.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

LES EXPÉDITIONS DE LAINE.

[Buenos Ayres Herald, 8 avril 1897.]

Un grand négociant américain qui fait le commerce des laines sur ce marché, évalue les achats des tontes de cette saison-ci, à pas moins de $2,000,000, or américain. Il vient d'affréter un grand vapeur dont la cargaison sera exclusivement composée de laines pour les États-Unis.

BRÉSIL.

FABRIQUES DE BAHIA.

Je transmets ci-jointe, une liste des établissements manufacturiers de Bahia (sauf les fabriques de coton sur lesquelles j'ai envoyé un rapport l'année dernière*), avec le montant des recettes en gros et des profits nets, en chiffres ronds, per annum, selon les données des régisseurs ou inspecteurs de chacun, de même que le nombre d'ouvriers des deux sexes dans chaque établissement, les gages payés par jour, les heures de travail et la date de l'établissement de chaque fabrique. Les montants ont été calculés dans le papier déprécié de ce pays, qui oscille continuellement en valeur, ayant rangé, pendant ces trois dernières années, de 15½ sous à 27½ sous par milreis. J'ai réduit ces montants à la valeur correspondante en monnaie des États-Unis, au taux de 20 sous par milreis ou 5 milreis par dollar.

Il n'y a pas eu d'importantes améliorations dans l'industrie de coton depuis mon rapport de 1895.

---

*Voir Rapport consulaire No. 182 (Novembre 1895), p. 291.

Noms des Établissements.	Genre d'Industries.	Recettes annuelles en gros.	Profits annuels.	Nombre d'ouvriers, avec moyenne de gages par jour.				Heures de travail par jour.	Date de l'établissement.
				Hommes.		Femmes.			
				Nombre.	Gages.	Nombre.	Gages.		
Companhia Progresso Industrial.	Magasin de chaussures	$1, 100, 000	$270, 000	350	$0. 50	150	$0. 35	10	1890
Gama Irmãos	do	600, 000	180, 000	120	. 55	50	. 38	10	1892
Chapelar a Nort Industrial	Chapeaux	900, 000	200, 000	280	. 50	60	. 35	10½	1885
Viuva Martins Filho	Raffinerie de sucre et savonnerie.	150, 000	32, 000	34	. 45			10½	1895
Joaquim José Ferreira	Savonnerie	20, 000	4, 800	15	. 45			9½	1889
Spinheiro Irmãos	do	48, 000	7, 400	20	. 45			9½	1889
Lima Irmãos	Savon et bougies	12, 000	3, 000	10	. 42	6	. 30	10½	1886
Seraphin Pinto Moreira	Savonnerie	11, 000	3, 200	15	. 42			10½	1894
Wilke Picard & Co	Lithographes et imprimeurs.	60, 000	8, 000	50	. 50 à 3. 00			10½	1889
L. H. Liquori	do	60, 000	9, 000	60	. 45 à 3. 00	10	. 50	10½	1890
Ottens & Co	Nettoyage du café	12, 000	4, 000	15	. 45			10	1880
Azevedo Filhos & Co	Fonderies et fabriques de machines.	22, 000	4, 500	45	. 40 à 2. 00			10	1886
Companhia de Seraria a Vapor e Materiaes.	do	60, 000	10, 000	75	. 40 à 2. 00			10	1880
Companhia de Ferro Esmaltado	do	40, 000	8, 000	45	. 40 à 2. 00			10	1886
Companhia Bahiana de Navegação.	Atelier de réparation des bateaux.							10	1880
Cox (Frères) Irmãos	Atelier de construction de machines.	40, 000	9, 000	20	. 40 à 2. 00			10	1889
Companhia Metropolitana	Fabriques de machines et fonderies.	680, 000	122, 000	150	. 40 à 2. 00			10	1889
Companhia Brazilheiro	do	40, 000	8, 500	40	. 40 à 2. 00			10	1888
Companhia Phosphoros de Segurança.	Allumettes	80, 000	18, 000	100	. 45	30	. 30	10	1876
Costa Pinto & Co	do	40, 000	4, 000					10	1886
Companhia Marcenaria Bahiana	Ébénisterie	40, 000	16, 000	100	. 42 à 1. 20			10½	1889
Companhia Industrial de Productos Nacionaes.	Brasserie et distillerie	100, 000	36, 000	40	. 40 à 1. 10			10	1880
José Segueira Magelhaes	Distillerie	17, 600	6, 000	25	. 50			9½	1888

G. H. Duder	.....do	17,000	6,000	25	.50			9½	1888
Marinho & Co	.....do	20,000	5,400	38	.45			9½	1889
Francisco Ribeiro Lopes	.....do	11,000	2,400	20	.42			9½	1886
Guimaraes Filhos	.....do	10,000	3,000	20	.45			10	1890
Mansel Gil de Assumpção	.....do	12,000	4,600	16	.50			10	1880
Lacerda & Co	.....do	20,000	8,000	18	.50			10	1890
José Ribeiro Saldanha	.....do	40,000	15,000	20	.50			9½	1888
José Florencio	.....do	35,000	12,000	40	.45			10	1887
José Alves Ferreira	.....do	28,000	10,000	40	.48			10	1880
Companhia Industrial da Bahia	Fabrique de liqueurs, la mise en bouteilles.	180,000	35,000	100	.47	50	30	10	1872
Borell & Co	Tabac à priser	65,000	16,000	60	.60			9½	1868
Martins, Ferreira & Co	Cigarettes	15,000	3,500	20	.50	10	.32	10	1889
Leite Alves	.....do	60,000	10,000	200	.45	10	.30	10	1891
Martins, Fernandes & Co	.....do	45,000	5,900	30	.48	15	.30	10	1889
Autunes & Co	Distillerie de l'huile de noix de coco et fabrique de glace.	180,000	40,000	25	.45			10	1883
Santa Casa de Misericordia	Savonnerie et blanchissage	30,000	9,000						1883
Manuel F. Motta	Four à chaux	90,000	28,000	35	.45			9½	1892
Augustinho Santos	.....do	55,000	22,000	28	.48			9½	1891
Deodoro Lacerda	Scierie	26,000	7,000	30	.45			10½	1880
Companhia Biscuits Nacionaes	Boulangeries, biscuits, etc.	100,000	26,000	40	.55			10	1889
Wilson Sons & Co	Fabrique à reparation de quais								1895
Schindler & Co	Nettoyage et coupage de piassava	30,000	6,000	12	.50	35	.30		1894
S. S. Schindler	Blanchisserie à vapeur*								
Aguiar Cardoso	Lapidaires	15,000	7,000	15	(†)				
Julio Sardinho dos Santos	Selleries et harnachements	40,000	6,000	8	1.00			10	
Aguia de Ouro	.....do	59,000	13,000	15	1.00			10	

* En opération le 15 Janvier prochain avec machines de fabrication américaine capables de blanchir 15,000 pièces, environ, par jour.
† 40 sous par carat.

Quelques-uns de ces établissements ne sont pas ouverts toute l'année.

R. P. McDaniel,
Consul.

Bahia, *le 28 Décembre 1896.*

COLOMBIE.

LES MACHINES EN USAGE AU CANAL DE PANAMA.

M. Victor Vifquain, Consul Général des États-Unis à Panama, dans une communication au Département d'État, relative aux machines dont on se servira dans les travaux de construction du Canal de Panama, dit comme suit:

On vient de m'informer de la décision prise par la Direction du Canal de Panama à Paris, de n'employer dans les travaux du canal, que des manufactures ou produits français. La poste m'apporte, presque tous les jours, des catalogues ou lettres de fabricants américains que j'envoyais toujours de suite aux bureaux du canal, où on les recevait avec plaisir. Mais maintenant nos fabricants américains feraient bien d'économiser leurs timbres.

COSTA RICA.

EXTRAITS DU MESSAGE PRÉSIDENTIEL.

Le Bureau doit à l'amabilité de M. Calvo, ministre résident de Costa Rica aux États-Unis, de pouvoir publier la traduction du message du Président Rafael Iglesias, prononcé à l'occasion de l'ouverture du Congrès National, le premier mai dernier. A propos des relations de Costa Rica avec les autres nations, le Président dit:

Depuis que Costa Rica est entrée en pleine jouissance de sa souveraineté, le status de ses relations internationales n'a jamais été plus satisfaisant qu'à présent. Pour arriver à ce résultat le Pouvoir Exécutif ne s'est épargné aucun effort dans les limites du décorum et de la dignité nationale.

On exprime en termes chaleureux la satisfaction pour le résultat obtenu au sujet de la démarcation des limites avec Nicaragua, basée sur les termes de la décision rendue par M. Grover Cleveland, ex-Président des États-Unis, et aussi pour la nomination du général E. P. Alexander comme ingénieur employé dans ce travail d'arbitrage.

A propos de l'instruction publique, le Président dit:

Le Gouvernment, convaincu de la grande influence qu'exercent la dissémination et l'amélioration de l'instruction publique sur la culture générale du pays, a employé ses efforts pour l'étendre aux points les plus éloignés du pays, la perfectionnant sous tous les rapports.

Il recommande que les écoles normales soient parfaitement organisées et dirigées intelligemment et fait référence aux florissantes Facultés de droit, de médecine, de chirurgie, de pharmacie, à l'École d'ingénieurs et d'arpenteurs, ainsi qu'à l'établissement d'une École de Beaux-Arts déjà décrétée par le Gouvernement.

Quant aux affaires de justice, il recommande quelques réformes pour faciliter les procédures légales et pour améliorer le système en vigueur. Il fait grand éloge de l'administration de la justice qui fait honneur au pays, et du respect que montre le peuple de Costa Rica envers la loi et les tribunaux chargés de l'appliquer.

Des peines légales il dit:

Un complément nécessaire à la loi et aux tribunaux, est l'existence d'établissements adaptés à l'expiation des peines. Le système combiné des pénitentiaires et des colonies pénales, d'après la nature des offenses, ayant été adopté comme le plus convenable au pays, le Pouvoir Exécutif s'est décidé à faire construire, dans les environs de cette capitale, une prison qui contiendra, convenablement séparés, autant d'établissements qui seront nécessaires pour prévenir et punir le crime, y compris les maisons de correction pour les mineurs et les départements pour les vagabonds des deux sexes.

Le terrain où sera située la prison, a déjà été acquis par le Gouvernement et le contrat pour la construction des maisons de correction des mineurs a été conclu.

L'économie nationale est un des sujets auxquels le Pouvoir Exécutif a prêté une attention toute spéciale, et après une étude des conditions du pays, il a promulgué un décret réformant le système monétaire et adoptant en pratique l'étalon d'or (qui est maintenant la monnaie de Costa Rica).

Le message dit aussi qu'une nouvelle loi de banques sera bientôt promulguée, qui, dans l'intérêt public, cherchera à surmonter l'objection faite à la pluralité des émissions.

Une nouvelle loi sera établie pour faciliter le transfert des terrains publics.

L'arrangement concernant la dette extérieure ayant été effectué, le Gouvernement a, en dépôt, des fonds suffisants pour payer, à l'échéance, l'intérêt sur le premier coupon.

L'état des finances publiques est satisfaisant et la situation du Gouvernement aisée, sans l'établissement de nouveaux impôts ou le recours au crédit public, malgré les subventions accordées à plusieurs villes de la République et autres dépenses nécessaires à l'amélioration du service de l'administration; la création d'une réserve nécessaire à l'émission des monnaies d'or et la garantie de payement stipulé dans la nouvelle convention relative à la dette extérieure.

Les recettes du Trésor durant l'année fiscale, à laquelle ce rapport fait référence, ont été de $7,435,610.78, distribuées comme suit:

Revenus	$7,029,403.14
Crédit public (dette intérieure)	32,718.00
Fonds en transit (mandats-poste)	373,489.64
	7,435,610.78
Les revenus pour l'année 1896–1897 surpassent ceux de l'année fiscale de 1895 à 1896 de	851,102.02
Et sont en excès de l'estimation de	538,226.14

Les dépenses totales ont été de $6,697,326.51, ce qui laisse un excès de $738,284.27, qui, ajouté à celui de l'année antérieure, donne la somme $1,081,711.60, à laquelle il y a encore à ajouter l'excédant en faveur du Trésor, des droits d'exportation sur le café pendant l'année 1895–1896, soit un total approximatif de $1,270,000, à la disposition du Département du Trésor dès le 31 mars.

Parmi les réformes dont l'introduction est indispensable figure, comme de la plus grande importance, celle qui se rapporte au tarif. Sans considérer en ce moment si l'adoption de l'un ou de l'autre des deux systèmes—libre échange ou protection—est favorable à notre économie politique, car les conditions spéciales de chaque pays et les éléments étrangers qui sont nécessaires à son développement doivent déterminer à quel point l'adoption d'un des deux systèmes est avantageuse, le Président recommande l'amendement du tarif et de la procédure sous la loi fiscale qui punit le crime de la contrebande.

L'action du Gouvernement en venant à temps au secours des villes principales aussi bien que des petites villes, a été d'un grand bénéfice, et en plus de ces subsides, on a initié la construction

de routes, les travaux d'amélioration du Port Limon, la construction de plusieurs établissements de charité, d'écoles, d'instituts, d'établissements d'hygiène, d'un Musée National, etc.

L'attention du Gouvernement a aussi été attirée par la construction du chemin de fer du Pacifique qui bientôt finira la voie ferrée interocéanique au travers de Costa Rica.

Le Président dit en conclusion qu'il est encouragé à continuer dans la voie qu'il s'est fixée, d'entreprendre tous les travaux que le progrès national réclamera et qui seront compatibles avec les ressources du pays et nécessaires à sa culture—par le succès qui a couronné ses efforts, favorisés pendant l'année à laquelle se rapporte son message, par des conditions exceptionnelles, auxquelles les habitudes d'ordre et de moralité du peuple, les productions naturelles, l'augmentation des recettes publiques, et la solution hautement satisfaisante des questions économiques, politiques et internationales qui ont attiré le plus l'attention du Gouvernement, ont contribué à un degré extraordinaire et inconnu, de façon à signaler comme une année prospère de l'histoire du pays, la période fiscale qui vient de terminer.

MEXIQUE.

NOUVEAU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.

Par un arrangement récemment conclu entre la Postal Telegraph Cable Company et le service télégraphique de chemins de fer mexicains, National et Central, le Mexique est mis en communication télégraphique directe, par voie terrestre, avec toutes les stations postales et télégraphiques des États-Unis, comprenant toutes ses principales villes et villages.

Jusqu'à présent toute communication télégraphique entre le Mexique et les États-Unis passait via Véra-Cruz, et celle par câble, via Galveston.

Les messages télégraphiques destinés à l'Europe et en venant, passeront via New-York par la Postal Telegraph Cable Company.

PARAGUAY.

PERSPECTIVES DU COMMERCE.

Un correspondant d'Asuncion pour le British Trade Journal, s'occupant en date du 17 Mars 1897, des facilités de commerce avec l'Angleterre, fait les remarques suivantes. Ce que ce correspondant écrit à propos du commerce anglais, s'applique aussi aux conditions du commerce américain, et c'est pour cette raison que nous lui donnons place dans le Bulletin.

On trouve ici un bon débouché pour beaucoup d'articles de commerce anglais, surtout pour la coutellerie, la quincaillerie, les porcelaines, etc., dont les Allemands, à présent, semblent avoir la meilleure partie. D'autre part, dans les fabrications de tissus, ce sont les Anglais qui ont la part du lion. Les armes à feu de toutes sortes, bien qu'elles soient soumises à des droits d'entrée très élevés, sont beaucoup en demande.

Le Paraguay n'est pas un pays populeux (il compte probablement moins de 500,000 habitants), et ne contient qu'un centre ou ville commerciale d'importance, qui est Asuncion. Un agent y établi, pourrait facilement obtenir le commerce du pays entier, puisque tous les marchands envoient leurs commandes à Asuncion et reçoivent leurs marchandises de cette ville. Le Paraguay est encore un pays pauvre, ne s'étant pas toutefois remis des suites désastreuses de la guerre avec le Brésil, l'Argentine et l'Uruguay, et, par conséquent, il y a peu de demande pour des articles de luxe. Néanmoins, une vue des marchandises exposées dans les magasins de vente en détail suffira pour apprécier l'importance de cette ville comme centre commercial, et il vaudrait bien la peine qu'un représentant d'une bonne maison de commerce anglaise aille jusque là, même pour y rester seulement quelques jours. Il y a deux ou trois vapeurs qui font le service entre Asuncion, Buénos-Ayres et Montévidéo, villes où se rendent de nombreux transatlantiques.

DEMANDE D'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE OU À GAZ.

Bien qu'Asuncion soit une ville d'à peu près 50,000 habitants et la capitale de la République, elle est encore éclairée à l'huile. L'absence de gaz est due, en partie, au prix élevé du charbon, mais il me semble que l'établissement d'une compagnie d'éclairage à gaz ou à l'électricité serait un bon placement pour des capitaux anglais. Je trouve vraiment que le Paraguay a été trop négligé.

La prime de l'or est à présent extrêmement haute, s'élevant à peu près à 670, de sorte que le dollar paraguayen vaut moins de 8 pence. Si le change montait (ce qui semble probable), le temps serait favorable aux commis voyageurs pour solliciter des commandes, puisque les négociants sont plus disposés à faire des

achats pendant une baisse de la prime de l'or, vu que les prix, calculés dans la monnaie courante, sont nécessairement alors moins élevés.

Dans les Républiques Argentine et de l'Uruguay, les perspectives commerciales sont très favorables. La construction s'est dernièrement développée énormément à Buénos-Ayres, et les belles rues et grandes avenues qui ont été ouvertes avec une rapidité merveilleuse, nous font plutôt songer à New-York, qu'à une ville sud-américaine. Le flot de l'immigration, qui promet d'être plus grand que jamais, cette année-ci, est un autre bon signe de prospérité; mais je réserve mes remarques sur ces Républiques pour une autre lettre que j'écrirai à mon retour à Buénos-Ayres.

SANTO DOMINGO.

INDUSTRIE SUCRIÈRE.

[Extrait du Rapport Consulaire des États-Unis, pour le mois d'Avril, 1897.]

Pendant un voyage que je faisais à Port-au-Prince, je me suis arrêté trois jours à ce port pour visiter les plantations de canne à sucre de ce district qui appartiennent entièrement, ou en partie, à des Américains et qui sont ordinairement dirigées par des Américains employant du capital américain. Le produit est expédié exclusivement aux États-Unis et presque toujours par des bateaux américains. Pour que ce rapport soit aussi concis que possible, je donnerai, suivant leur ordre, les noms des plantations, ceux de leurs propriétaires, le total de la récolte de l'année dernière en sacs de 300 livres chacun, et le montant du capital employé.

Plantations.	Propriétaires.	Récolte.	Capital.
		Sacs.	
Consuelo	W. L. Bass	48,000	$1,200,000
Santa Fé	Ross	42,000	750,000
Porvenir	Miller	33,000	600,000
Puerto Rico	Armstrong	20,000	600,000
C. Colon		34,000	500,000
Qusquain	Bartram	33,000	400,000

Bien que la production totale paraisse grande, aucune de ses plantations n'a rendu de profits l'année dernière, pour la raison peut-être, que les planteurs ont gardé leur produit trop longtemps.

Les autorités locales demandent des droits, destinés à différentes fins, égaux en valeur à 33 sous par 100 kilos. Autrefois les droits d'exportation étaient de 12½ sous (or) environ, mais les droits ont été augmentés, il semblerait, en proportion des besoins du Gouvernement. Les planteurs se plaignent aussi, et

avec raison, je pense, d'être obligés de fixer la valeur de leur produit au moment de l'expédition, basée généralement sur les dernières quotations du câble qui sont quelquefois en retard d'un mois, et l'année dernière l'évaluation de la récolte était beaucoup en excès des prix réalisés.

Si les prix pouvaient être laissés en blanc sur les factures et établis sur la base de la valeur réelle du marché à l'entrée de la cargaison à New-York, les planteurs n'auraient pas à souffrir des amendes pour fausse déclaration de valeur, ce qui peut facilement arriver, ni à payer un droit sur le sucre évalué comme celui de la dernière récolte à 4, $4\frac{1}{16}$ et $4\frac{1}{4}$, et réellement vendu à 3 sous.

Il paraît à présent que, malgré les grands placements de fonds fait par nos compatriotes, le bas prix des terres et les gages peu élevés, les planteurs seront peut-être obligés à abandonner leurs plantations.

On trouverait une mesure de soulagement outre celle ci-dessus indiquée, dans la diminution accordée par le Département du Trésor de 60 sous par 100 livres au lieu de 50 sous comme jusqu'ici, à fin de couvrir les dépenses d'expédition additionnelles qui sont ajoutées l'année dernière.

HENRY M. SMYTHE,
Ministre.

MACORIS, *le 9 Janvier 1897.*

VÉNÉZUÉLA.

DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER.

Mr. E. H. Plumacher, consul des Etats-Unis à Maracaïbo, a transmis au Département d'État, le 28 janvier, un rapport aussi étendu qu'intéressant sur les systèmes et le développement des chemins de fer au Vénézuéla.

Ce travail, dont les principaux passages sont reproduits ci-après, a été publié en entier dans les Rapports Consulaires des États-Unis, pour le mois d'avril 1897.

LE CHEMIN DE FER DE PUERTO CABELLO ET VALENCIA.

Puerto Cabello est une ville active d'environ 15,000 habitants, célèbre à juste titre par la possession du plus beau port de toute la côte nord de l'Amérique du Sud, qui réunit les trois principales conditions: facilité d'entrée, sûreté, et eau profonde jusqu'aux quais de la ville. Outre ces avantages, il est commode et plusieurs steamers peuvent embarquer et débarquer leurs chargements simultanément.

Il y a quelques années seulement que La Guayra était une rade excessivement incommode et fréquemment dangereuse, dans laquelle les navires étaient souvent exposés à de grands dangers; et, quoiqu'un brise-lames ait été construit à l'endroit où ils chargent et déchargent leurs cargaisons, les résultats de cette entreprise n'ont pas été tels qu'on l'espérait. En ce qui concerne les

autres ports de la République, aucun d'eux ne peut être comparé d'une manière quelconque à celui de Puerto Cabello.

Cette circonstance favorable a donné à la ville une grande importance augmentée par le voisinage de Valencia.

Bien des années avant la construction du chemin de fer qui relie les deux villes, des efforts avaient été faits pour en établir un, et plus d'une concession fut accordée dans ce but; mais malgré les études du parcours, et après le choix définitif du tracé de la ligne, il n'en résulta rien de pratique.

Valencia étant à 500 mètres au-dessus du niveau de la mer, et sa distance de Puerto Cabello à environ 30 milles, les ingénieurs se trouvaient quelquefois en présence de nombreuses difficultés qu'il fallait surmonter, et l'on craignait que les revenus du chemin de fer, lorsqu'il serait mis en opération, ne seraient pas en proportion des dépenses, mais une compagnie fut finalement organisée en Angleterre, et les travaux commencèrent. Une des clauses du contrat très favorable à la compagnie, était que le Gouvernement Vénézuélien garantirait 7 pour cent du total des frais de la construction de la ligne. Cette dernière, solidement construite de la meilleure manière possible, fut ouverte au trafic en 1886.

Il n'y a sur son parcours, entre Puerto Cabello et Valencia, aucun endroit qui mérite une description spéciale, à l'exception de Las Trincheras, où se trouve un établissement thermal qui attire les malades de toutes les parties du pays, même de Curaçao et d'autres îles voisines. Toutefois, on espérait peu du trafic local, la voie ferrée ayant été construite spécialement pour fournir un transport rapide et régulier jusqu'à la côte, aux produits de la grande région agricole dont Valencia est le centre, et aux marchandises provenant de l'étranger introduites par Puerto Cabello et à destination de l'intérieur. Les recettes de la ligne, cependant, n'ont pas été telles qu'on s'y attendait; et la compagnie a déjà de fortes réclamations contre le Gouvernement pour des arriérés de la garantie de 7 pour cent ci-dessus mentionnée.

Dans ce pays-ci, comme dans tous les autres, des moyens suffisants de communication et de transport sont essentiels au progrès, et l'expérience nous apprend que là où les chemins de fer traversent les districts fertiles et abondants en richesses naturelles, dont le seul obstacle à leurs développements est une population insuffisante, les colons y viendront s'établir si des efforts sont faits pour les attirer. Dans un pays aussi peu peuplé que le Vénézuéla, les indigènes ne comptent pas naturellement, comme colons d'une section particulière, mais si les compagnies de chemins de fer dont les lignes s'étendent jusque dans l'intérieur et passent par des régions qui par leurs richesses invitent l'agriculteur, voulaient s'intéresser à encourager et à établir des émigrants près de leurs lignes, elles cesseraient bientôt de se plaindre d'un déficit dans leurs recettes.

Sur la route de Puerto Cabello à Valencia, il y a des milliers d'acres qui sont absolument en friche et où se trouvent réunies toutes les conditions voulues pour les rendre fertiles, telles qu'un climat doux et sain, une abondance d'eau et un sol très riche. Si dès le commencement la compagnie avait fondé des établissements dans ce district, sa position financière aujourd'hui serait bien différente.

Il est incontestable que les chemins de fer attirent la population; mais cette

population, il faut nécessairement qu'elle vienne de quelque part; et, dans le cas pour le Vénézuéla, ainsi que pour les autres pays dans la même position, elle doit venir de l'étranger. En outre, le Gouvernement préterait volontiers son concours à un mouvement de ce genre dont le résultat ne peut être qu'avantageux pour le bien public.

Quoique le chemin de fer de Puerto Cabello ne passe pas à travers un pays aussi intéressant comme fait la ligne de Caracas à Valencia, où, après avoir quitté les montagnes, on voit les villages et les villes se suivre rapidement, dont plusieurs sont importants et historiques; c'est encore le grand chaînon qui lie l'intérieur à la côte, et qui doit, parconséquent, réaliser, un jour ou l'autre, plus que n'en espèrent ceux qui en projettent l'exécution.

Ses intérêts, de même que ceux du Grand Chemin de fer du Vénézuéla, sont presque identiques; ils ont chacun le même débarcadère—la ville de Valencia. Réunis, ils ne forment qu'une ligne de Puerto Cabello, sur la côte, jusqu'à Caracas, la capitale de la République, qui, à son tour, est réunie à son port de mer, La Guayra, par le chemin de fer inauguré en 1883. Le cercle est donc ainsi formé complètement, et les avantages qui doivent résulter ultérieurement de l'achèvement de ces travaux sont évidents.

Avec une paix qui paraît assurée aujourd'hui et la confiance dans des changements qu'on attend pour améliorer la situation économique du pays, la Compagnie du chemin de fer Puerto Cabello et Valencia peut, avec raison, espérer une augmentation de trafic qui la récompensera de ses anciennes pertes; on a donc lieu de croire que l'année prochaine inaugurera une période de prospérité croissante et permanente.

VALUE OF AMERICAN COINS.

The following table shows the value in United States gold of coins representing the monetary units of the Central and South American Republics and Mexico, estimated quarterly by the Director of the United States Mint, in pursuance of act of Congress:

ESTIMATE APRIL 1, 1897.

Countries.	Standard.	Unit.	Value in U. S. gold or silver.	Coins.
Argentine Republic.	Gold and silver.	Peso	$0.965*	Gold—Argentine ($4.824) and ½ Argentine. Silver—Peso and divisions.
Bolivia.....	Silver. ...	Boliviano.	.468	Silver—Boliviano and divisions.
Brazil	Gold.....	Milreis ...	.546*	Gold—5, 10, and 20 milreis. Silver—½, 1, and 2 milreis.
Central America ..	Silver.....	Peso	.465	Gold—Onza and divisions. Silver—Peso and divisions.
Chili	Gold and silver.	Peso	.365	Gold—Escudo ($1.824), doubloon ($3.650), condor ($7.300). Silver—Peso and divisions.
Colombia.....	Silver. ...	Peso	.468	Gold—Condor ($9.647), double condor. Silver—Peso and divisions.
Cuba.	Gold and silver.	Peso	.926*	Gold—Doubloon ($5.017). Silver—Peso.
Ecuador	Silver.....	Sucre	.468	Gold—Condor ($9.647) and divisions. Silver—Sucre and divisions.
Mexico	Silver.....	Dollar....	.508	Gold—Dollar ($0.983), 2½, 5, 10, and 20 dollars. Silver—Dollar (or peso) and divisions.
Haiti	Gold and silver.	Gourde...	.965	Silver—Gourde.
Peru.....	Silver.....	Sol.....	.468	Silver—Sol and divisions.
Venezuela	Gold and silver.	Bolivar ...	.193*	Gold—5, 10, 20, 50, and 100 bolivars. Silver—5 bolivars.

*Fixed.

Uruguay has the gold standard without a gold currency. One million dollars in silver of various denominations were coined two years ago, and $1,000,000 more are now being issued. This currency is accepted as legal tender.

Paraguay has no gold or silver coins of its own stamping. The silver peso of other South American republics circulates there, and has the same value as in the countries that issue them.

ANUNCIO DEL BOLETÍN MENSUAL.

REVISTA COMERCIAL PUBLICADA POR LA OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS.

La Unión Internacional.—Uno de los acontecimientos modernos más importantes que han tenido lugar en este siglo, y aun puede decirse que en los anales de la diplomacia, es el hecho de que diez y nueve naciones se hayan unido para el establecimiento de una Oficina Internacional para la "colección, clasificación y publicación" de informes comerciales. No se registra en la historia semejante convención ni en éste ni en ningún otro país. La Oficina de las Repúblicas Americanas es única en su clase, y reconoce por base intereses internacionales y mercantiles. Se cree que es esencial al desarrollo de las relaciones comerciales entre las Repúblicas Americanas que los productos, costumbres é intereses de cada una sean conocidos á las otras. No solamente es indispensable que los fabricantes y comerciantes de los Estados Unidos conozcan bien las condiciones en que las otras Repúblicas se hallan situadas, sino que las clases comerciales é industriales de estas últimas sepan á que atenerse respecto de los Estados Unidos. La reciprocidad en los informes es un requisito necesario para la reciprocidad en el comercio. Es por este motivo que se ha solicitado, para suministrar datos, la cooperación de cuantos están interesados en la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, y dicha cooperación ha sido cordialmente otorgada. Todos estos informes se publican en inglés, español, portugués y francés, á fin de que circulen en todas las Repúblicas y lleguen sin demora al conocimiento de todos los comerciantes en cada una de ellas.

Necesidad de un Periódico Oficial.—La Oficina de las Repúblicas Americanas se fundó en 1890, según la recomendación de la Conferencia Internacional Americana, que fué convocada por el Honorable James G. Blaine, á la sazón Secretario de Estado, y que tuvo sus sesiones en Washington desde Octubre de 1889 hasta Abril de 1890. El objeto de esta Oficina es recoger y distribuir datos comerciales, y es "sostenida por todos para el provecho de todos." Ha alcanzado ya benéficos resultados para las diez y nueve Repúblicas que la establecieron, las cuales han contribuido á mantenerla en proporción al número de sus habitantes. El trabajo de esta Oficina ha crecido tan rápidamente, y los valiosos informes que ella ha recogido son tan voluminosos, que se ha considerado necesario para hacerlos conocer á las casas de comercio de los Estados Unidos, México, la América Central y del Sur, las colonias europeas en la América del Sur, las Antillas y las Islas de Hawaii, la publicación de una revista denominada "El Boletín Mensual," que fué fundada en 1893, y en cuyas páginas se registran anuncios

desde el mes de Octubre de 1896. Es esta publicación para los países de la Unión Internacional Americana lo que el "British Board of Trade Journal" ha sido por largo tiempo para los cónsules, agentes comerciales, manufactureros y embarcadores de la Gran Bretaña—el periódico oficial de "informes comerciales, arancelarios y otros varios."

Circulación Universal de esta Revista.—"El Boletín" está destinado á informes originales acerca de las fuentes de riqueza, desarrolladas ó no, que existen en las diez y nueve Repúblicas que forman la Unión Internacional Americana. Dichos informes, lo mismo que cuantos datos se publican editorialmente en cada número, se sacan de fuentes oficiales. Todo es absolutamente fidedigno y se da á luz en cuatro lenguas, inglés, español, portugués y francés. El trabajo del departamento de publicación de la Oficina es tan excepcional como lo son las condiciones de su fundación y mantenimiento. Ninguna publicación en el mundo goza de una circulación tan especial como "El Boletín Mensual." Treinta mil ejemplares se remiten mensualmente de Washington á individuos particulares en las Repúblicas y colonias de la América latina. Diez mil ejemplares se envían á las más importantes casas comerciales de Europa, Asia, Africa y Australia, mientras que un número igual se dirige á 10,000 fabricantes y embarcadores de los Estados Unidos interesados en el tráfico extranjero.

Ejemplares Remitidos á Direcciones Particulares.—La lista, cuidadosamente revisada hasta la fecha, incluye toda clase de hombres de negocios y empleados de consideración, por ejemplo: Presidentes, Vice-Presidentes y Miembros de Gabinete de las diferentes repúblicas; individuos de los Congresos Nacionales; gobernadores de estados y provincias; alcaldes de ciudades; agentes compradores de los diversos países; empleados de las cámaras y juntas de comercio, de los clubs, de las instituciones de enseñanza y de beneficencia; representantes diplomáticos y consulares; bibliotecas; bancos; establecimientos que emplean motores diversos, entre otros la electricidad; ingenieros civiles; ferro-carriles á vapor y urbanos; líneas de navegación; plantadores y agricultores; periódicos y tipografías; manufacturas, y otas casas comerciales importantes. Numerosos ejemplares son comprados por el público en general, lo que demuestra creciente interés en el desarrollo de las fuentes naturales de riqueza en México, la América Central y la del Sur. Además de la citada circulación, millares de números del Boletín se destinan para bibliotecas públicas y comerciales, y accediendo á la súplica de algunos diputados, veinte ó más ejemplares se remiten á personas interesadas en cada uno de los trescientos cincuenta y seis distritos legislativos de los Estados Unidos. Se encuentra también de venta el Boletín en todas las agencias de periódicos de los Estados Unidos. El capitalista que desea invertir su dinero y el fabricante que quiere aumentaz la venta de sus productos, leen con cuidado el Boletín y por su medio encuentran nuevos campos y provechosas oportunidades para sus negocios.

Servicio Efectivo con Poco Costo.—Las personas á quienes no se ocultan las ventajas del Boletín Mensual son aquellas que buscan la publicidad en nuestro propio país, las que desean ponerse en contacto con el público de México, la América Central y del Sur, las Antillas y Hawaii, en una palabra, todas aquellas que se interesan en mantener bien informados, tanto á los centros mercantiles

de las tres Américas, como al público en general. El comerciante experimentado en materia de avisos, no puede menos de apreciar la clase de público que va á leer sus anuncios, y la oportunidad que se le presenta al dirigirse en inglés, español, portugués ó francés, ó en todas estas lenguas, á la vez, si lo desea, á las personas más distinguidas del hemisferio occidental, tanto oficial, como literaria y comercialmente hablando. Los resultados del primer año han sido satisfactorios á cuantos se han valido de esta publicación para sus anuncios. "El Boletín" ha sido aumentado hasta darle el tamaño del "British Board of Trade Journal," se le han agregado ilustraciones, y su circulación se ha más que duplicado. Cada mes contendrá notables artículos originales, escritos por hombres públicos y por peritos en asuntos comerciales y económicos. Registrará también extractos de los últimos informes consulares de éste y de otros países, así como datos sobre el crecimiento de las ciudades más importantes interesadas en el comercio extranjero. En todo sentido irá mejorando esta publicación de día en día.

Solamente se Aceptan Casas de Responsabilidad.—Escrupuloso cuidado se observa al aceptar anuncios para "El Boletín Mensual." Aunque no se pretende estar siempre á cubierto de equivocaciones, es de justicia declarar que por ningún precio se insertarán anuncios en el Boletín, mientras el Director de la Oficina de las Repúblicas Americanas no esté satisfecho de la respetabilidad del que los publica y de su responsabilidad personal, tanto bajo el punto de vista comercial, como pecuniario. El objeto que se tiene á la mira es suministrar informes fidedignos en todo sentido. En la correspondencia que diariamente se recibe en esta Oficina se solicitan indicaciones é informes, y darlos equivaldría á anunciar empresas particulares. Se desea hacer esto por medio de las columnas del Boletín en forma de avisos que provengan de casas respetables. Se llama la atención del público á los trabajos de la Oficina de las Repúblicas Americanas y se suplica l que se dirijan á Charles E. Locke, Administrador del Departamento de Anuncios de la Oficina de las Repúblicas Americanas, 81, Times Building, New York City.

Joseph P. Smith

Director de la Oficina de las Repúblicas Americanas.

WASHINGTON, *julio, 1897.*

MONTHLY BULLETIN

OF THE

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V. AUGUST, 1897. No. 2

TRADE RELATIONS IN AMERICA.—II.

TRANSPORTATION FACILITIES AS A FACTOR OF TRADE.*

In considering the problem of the development of trade relations among the countries of the American Continent, the question of improved transportation facilities is seen to be one of increasing importance, as we advance in the study of the subject. The experience of all commercial nations demonstrates the great value of the control by each maritime country of its carrying trade on the seas, not only as augmenting the profits of its existing commerce, but as contributing more or less directly to the extension of its sales abroad. The flag of any nation seen in foreign ports advertises that nation's products and its commercial standing in the eyes of foreign consumers. Direct lines of steamers from the port of one country, owned and controlled by its own merchants, manned by its own seamen, and flying its own colors, to the ports of other countries provide channels of commercial intercourse by means of which the exchange of products is most easily and most economically accomplished, to the greatest mutual benefit of the peoples immediately concerned and without the intervention of any third power.

* The first article of this series was printed in the Monthly Bulletin for July, 1897, pages 1–8.

It must be obvious that if the carrying trade of any two countries is committed to the hands of a third, the latter reaps a profit which would otherwise be divided between the two. If such were not the case there would be no inducement for the third to act as carrier for the others. But this is not all. The country holding the carrying trade deflects to its own ports a considerable share of the products of the two countries aiming to trade with each other, and thus is enabled to play the part of broker or middleman, taking toll from the exchange, and consequently enhancing the cost of the goods each way. It is a well-known fact that large quantities of goods of American origin are distributed over Europe, and even in countries of the American Continent, through English, German, French, Belgian, Dutch, Italian, and other channels, because of the absence of direct means of communication and the supremacy of those nationalities in certain branches of the ocean carrying trade. The burden of the commercial reports of United States Consuls in most of the maritime countries is the crying need of vessels flying the United States flag as the only efficient means of building up direct trade and diverting commercial intercourse from the artificial channels laboriously constructed and carefully tended and improved through a long course of years by European powers. The same is true of the other American Republics. They can not hope for solidarity and healthful growth of trade among themselves without the development of merchant marines of their own commensurate with the capabilities of their exchange of products.

Upon inquiry as to the causes which underlie the absorption of so large a share of the American carrying trade by European shipping, we shall probably find the chief reason to be the engrossing demands which have been made upon all the countries of the Western Hemisphere during the past half century by the necessities and the alluring promises of internal development. The invention of the steamboat and the locomotive, the one following relatively close upon the other, had economic effects of greater and more far-reaching importance in the New World than in the Old. Europe, already thickly settled and with comparatively easy means of communication, merely engrafted the new conditions upon the old. Great economic changes resulted, but they were not such as to involve a radical departure from accustomed methods of industry and commercial enterprise. There were no virgin

territories there to be opened up, no unexplored Eldorados to give forth treasures at the touch of the miner's pick, attracting capital and industry in constantly swelling streams from other occupations. The sea lost none of its charm for the enterprising and adventurous among the overcrowded populations of Great Britain and the maritime countries of the continent. On the contrary, the settling of new lands beyond the ocean not only induced a great flow of emigration from Europe, but it increased enormously the profits to be realized from shipping enterprises and a seafaring life.

It was different in the Western Hemisphere. Here all the conditions contributed to tempt capital and labor away from the sea. The steamboat and the railroad transferred the theater of men's activities from the narrow strip of coast along the Atlantic seaboard to the fertile plains, the trackless forests, the vast mineral wealth of the interior, and men's ambitions leaped easily, with scarcely an effort, to regions which at the beginning of the century seemed infinitely remote, if not inaccessible. Since 1800, for example, the center of population in United States has shifted from the neighborhood of Baltimore, Md., nearly 800 miles westward, and the settled area has grown from 305,708 square miles, or about one-eighth larger than the present State of Texas, to about 2,000,000 square miles.

The same process of internal development and expansion has been going on, in varying degree, in most of the countries of the Western Hemisphere. Capital and labor have found their most profitable employment, not in foreign trade or in building ships to carry that trade, but in clearing forests, tilling virgin soil, unlocking the treasures of the mines, and building railroads and steamboats to accommodate the fast increasing volume of domestic traffic. In some of these countries, notably United States and Mexico, protective tariffs have availed to build up manufacturing industries, and to-day United States is the greatest manufacturing nation in the world, employing, according to the census of 1890, more than six billions of dollars of capital, and an army of close upon 5,000,000 of working people, with an annual net product of over four billions of dollars. According to Sir Michael G. Mulhall, the learned English statistician, the rank of the leading industrial nations in 1888,

as shown by the annual value of their manufactured products in millions of pounds sterling, was as follows:

United States	1,443
United Kingdom (Great Britain and Ireland)	820
Germany	583
France	485
Russia	363
Austria	253
Italy	121
Belgium	102

In 1860 the manufactures of United States were only £392,000,000, or £185,000,000 sterling less than those of the United Kingdom. So that, in less than thirty years, United States not only outstripped the greatest industrial nation of the world, but increased her production to within one-fourth of doubling the total value of British manufactures.

Taking United States as the most striking illustration of the general economic drift in the Western Hemisphere, it is easy to see why the American Republics, actively and profitably engaged in home industries and the development of their immense and varied internal resources, should have concerned themselves but little during the past generation with what, until recently, has been the comparatively unimportant question of ocean transportation, and should have suffered the maritime countries of Europe to carry off profits which seemed unimportant by contrast with the rich returns of domestic enterprises. This explanation becomes even more convincing when we consider the fact that no such indifference has been shown toward railroad building and the development of coastwise and river navigation to satisfy the growing requirements of internal trade. Nothing is more remarkable than the rapid extension of railroads not only in United States, but in Mexico, and in Brazil, Argentine Republic, Uruguay, Chile, and other countries of South America. At present the total length of railroads in United States is close upon 200,000 miles; it has doubled since 1880. Mexico has been building railroads rapidly in recent years, and has now a total of about 7,000 miles. Argentine Republic has spent immense sums on railroads during the past decade, and has open for traffic about 9,000 miles. Brazil has a total length of railroads in operation of about 8,000 miles. Chile, the pioneer in railway construction

in South America, has some 2,000 miles. There is no country on the South American Continent, indeed, which is not thoroughly alive to the value of railways as the first requisite of industrial development, and the building of efficient systems tapping all their resources is but a question of time.

This universal recognition of railroads as the pioneers, not only of internal growth, but of international trade throughout the Western Hemisphere, finds its most significant expression in the proposed Intercontinental Railroad, for which surveys have been made in accordance with recommendations of the International American Conference, which met at Washington, October 2, 1889. The project took final shape in the Conference in the appointment of the Intercontinental Railway Commission, representing United States, Mexico, Guatemala, Salvador, Colombia, Brazil, Venezuela, Ecuador, Peru, Argentine Republic, Uruguay, and Paraguay.

The Commission held its first meeting, December 4, 1890, in the Diplomatic Reception Room of the Department of State at Washington, and was called to order by the Secretary of State of United States, JAMES G. BLAINE. On that occasion Mr. BLAINE said:

> Gentlemen, I hope that this fourth day of December, 1890, is to mark the beginning, the auspicious beginning, of a very great enterprise, that shall draw closer together South America, Central America, and North America; that shall cement in closer and more cordial ties many nations and be a benefit to the present generation and the millions yet unborn.

An Executive Committee, appointed by the Commission, made a preliminary report, January 31, 1893, giving the results of surveys made by the Commission's engineers. These surveys, according to information given to the public, June 20, 1895, have been utilized in determining the location of certain links in the proposed system:

"The Guatemala Central Railroad Company, whose main line runs from San Jose, on the Pacific, to Guatemala City, has determined to build that portion of the Intercontinental System intended to traverse Guatemala, and has put that determination into practicable shape by actual construction, having opened to traffic, on April 14th last, the section extending from Santa Maria, on the

Guatemala Central, to Santa Lucia, and is continuing the construction to Patulul with the intention of extending the line northwestwardly to the Mexican frontier and southeastwardly to the frontier of Salvador. The roadbed and bridges of this line are being constructed on the standard gauge, although the track to be adopted at first is three feet. This road is being substantially built, the bridges being of steel with stone abutments, and the track already laid being steel rails of 54 pounds. The Mexican Southern Railroad is already in operation to Oaxaca, four hundred miles south of the City of Mexico, and will soon close the intervening gap between that city and the Guatemala frontier. The Mexican Southern and the Guatemala Central will soon enable one to go by rail from Washington to the frontier of Salvador. In the latter Republic, Mr. SCHERZER is at work constructing his line, and it, taken in connection with the railroads already existing in Nicaragua, would enable travelers to go by rail from any city in the United States to the proposed location of the Nicaragua Canal."

Concessions have been granted for a railway from the southern shore of Lake Nicaragua through Costa Rica, and this, it is thought, will be built. The line through Central America surveyed for the Commission, however, runs generally along the Pacific slope from the northwestern portion of Guatemala to the city of Panama. In Colombia, the route has two arms, one from Panama and the other from Cartagena, on the Caribbean Sea, to a point south of Medellin. At Medellin, a line branches off to Venezuela. The Panama and Cartagena lines unite below Medellin and form a single route through Ecuador, touching the capital, Quito, and through Peru to Cuzco. The line continues along the western and southern shores of Lake Titicaca to La Paz, the capital of Bolivia. Between La Paz and Huanchaca a railroad is already in operation for more than half the distance (Oruro to Huanchaca). From Huanchaca, three routes diverge, one a continuation of the great north and south trunk line to Jujuy, in Argentine Republic, already connected by railroad with Buenos Aires; another eastwardly, through Bolivia and Brazil, to Rio Janeiro; and the third branching off from the Brazilian route at Pomobamba and running in a general southeast course through Paraguay to Asuncion. The Oruro

railroad already connects Huanchaca with the port of Antofagasta, Chile.

It will thus be seen that, with the construction of certain links, the North American and South American continents would be connected by a vast system of railroads extending from United States through Mexico, Central America, Colombia, Ecuador, Peru, and Chile, with lateral lines extending through Venezuela, Bolivia, Brazil, Argentine Republic, Paraguay, and Uruguay. Vast as the undertaking seems to be, the actual work of construction, in comparison with the mileage already in operation in these countries, is comparatively small. The recent work of the Commission has been mainly that of correcting its surveys and preparing them for publication at its office in Washington. Its final report will be published in three or more volumes, with accompanying portfolios of maps.

The chief value of such a system is not to be found in the feature which first strikes the imagination—that of providing an all-rail route down the backbone of the two continents and connecting United States by land with the remotest countries of South America—but in the facilities it would afford for developing the commercial relations of contiguous or adjacent countries with each other, for opening new outlets to the sea and supplementing the construction of one or more canals across the Isthmus of Panama, and for combining all the countries of the New World in a grand harmonious plan of industrial development. It is the final outcome, the ultimate expression, of the tendencies toward internal expansion in all these countries for the first time grouped together and combined as an intercontinental force.

From this aspect of the problem we pass, by an easy and logical transition, to what is after all the natural sequel to the enormous internal activity of the American Republics as sketched above. Already in United States, and in varying degree in her sister Republics, the fact is becoming more and more apparent that internal development is but the precursor of a constantly expanding foreign trade. If railroads are built and steamboat lines are established to bring a country's products to the sea, it is because it is hoped to find outlets for them there. If manufactures are developed beyond the demand of the home market or farmers continue to raise crops in excess of the domestic requirements, it is

because they expect to find markets for them beyond the seas. The time must come in all progressive countries—it is already at hand in United States—when internal development will have reached such a point that it must, of necessity, overflow. It is then that attention begins to turn to the most effectual means of reaching foreign markets and winning a share of their trade.

Once seriously embarked upon the seas, a country soon finds that the largest margin of profit is only to be secured by carrying its trade in its own bottoms. Capital naturally turns to shipping when the profits to be obtained from other transportation enterprises cease to be superior. And so great is the importance attached by some of the maritime nations to maintaining merchant marines of their own that various expedients in the form of subsidies, mail bounties, and discriminating duties have been tried to attract capital to maritime investments under the national flag. The success attending these government favors has varied with different conditions. There can be no doubt that, judiciously employed, they have proved useful in building up merchant navies, but care must be exercised in tariff or bounty legislation not to foster the shipbuilding industry in such a way as to make the ships of national registry more costly in the end to the purchaser than foreign vessels. Capital has but little sentiment in making its investments. It must be made worth while not only to build ships, but to own them, before a national marine can be expected to grow.

A forcible illustration of this fact is found in the recent experience of France. The Revue du Commerce Extériur (Review of Foreign Commerce), of Paris, June 19, 1897, says:

> The decadence of the merchant marine in France is unfortunately an undeniable fact; but the reasons assigned by the extraparliamentary commission seem to us entirely inadequate. The first condition necessary to the success of an industry is the capital placed at its disposition. Money is not lacking in France; it is abundant. The interest on borrowed capital is ridiculously small. The French revenue, which by its rate of capitalization regulates the value of money, produces less than three per cent. The rate of discount for many years has remained at two per cent. We have absorbed millions of Russian funds and engulfed hundreds of millions in gold-mining enterprises. Unfortunately, French capitalists are either excessively timid or phenomenally credulous. They have confidence only in the credit of nations; commercial and industrial enterprises do not attract them.
>
> The political capital of the country, which is also the financial capital, is far from the sea. At London, Christiania, Copenhagen, Stockholm, the inhabitants

are forced to a certain knowledge of, and interest in, maritime affairs. Capital in our country is entirely ignorant of what pertains to the sea. Only in the provinces bordering on the coast can our merchant marine find support. Even there it is difficult. Except in Brittainy, a poor province, agriculture is the dominant occupation. In large ports, like Marseilles, much money is spent in speculation and in various industries. A few shipowners, old sailors, and a small number of bourgeois in the seaport towns are the only resource for the capital of the merchant marine. Finally, the abolition of the extra tax on the flag, in 1866, was another blow to maritime affairs, and prepared the decadence of the marine under the national flag.

Although the deduction may appear paradoxical, the very importance of the subsidies granted to the regular steamship lines for the transportation of the mails has injured the fleet by creating favored competition. This has resulted in deflecting some of the limited capital interested in maritime matters. The number of dockyards diminished; the cost of construction in France increased. Although the materials used in the construction of ships were exempt from duty, the absence of competition [in building] raised the price of the ships. For the same reasons, it took longer to fill the orders; the shipowners were obliged to place their work in England. There the commercial marine is so prosperous and the docks so numerous that prices are being constantly reduced. The law which suppressed the extra tax on the flag had also reduced the customs duty, or the registration of ships from France, to an insignificant amount. There was little left for the dockyards in France but to make repairs.

Thus, when the law of January, 1881, was passed, improving at the same time their condition and that of the shipowners, the first orders absorbed their working force. On the very eve of the law, the Compagnie Générale Transatlantique had ships bought in England, although they had only the advantage of half bounties on navigation. This experience should have served as a lesson when the law of 1881 was amended. A way should have been found to insure orders to the French docks, without depriving the shipowners for too long a time of the benefit of the law. It seems to us that the object would have been attained by granting the half-bounty to ships of foreign construction only during two years, about the time necessary to construct a ship. Shipowners would then have bought boats in England, and at the same time given orders to the French yards. When the ships were finished, they would have sold the old ones in order to obtain the whole bounty. The French dockyards, with new orders assured, would have extended their facilities of construction. But as no limit was placed to the duration of the half-bounty on ships of foreign construction, they have been retained, and have displaced the new ones which would have been ordered in France.

The legislators of 1893 wished to remedy this evil and went to the opposite extreme. Not a fraction of the bounty was accorded to foreign ships. The proprietors of dockyards were masters of the situation, and were able to dictate to the shipowners. Not satisfied with the bounties, they charged exorbitant prices. The law of 1893 gave them the means of furnishing ships at the same price as foreign yards; there was even a bounty of one franc per 100 kilograms on boilers and engines. But a sailing vessel which would be sold for 300,000 francs in another country now costs 500,000 francs in France. The

constructors have confiscated a fourth of the navigation bounty. The ship-owner who has need of freight, the capitalist who wishes to send goods, find themselves between two alternatives—to buy foreign vessels, paying the duty of two francs a ton and renouncing the bounty, or to order boats in French yards and pay two-thirds more. This is seriously injurious to the national commerce.

The experience of France, as thus outlined, seems to show—

1. That one of the most effectual forms of bounty is that embodied in the act of May 10, 1892, of the United States Congress, under which two foreign-built steamships were admitted to registry on condition that two steamships of the same class be built in United States.

2. That without some provision in a bounty law permitting foreign competition under prescribed conditions, ships built in a country granting subsidies are likely to be held by builders at prices which forbid investment by domestic capital.

3. That a discriminating tax in favor of vessels flying the national flag, though objected to on the ground that it would invite reprisals by other maritime powers, and should be used only as a measure of retaliation, was beneficial to the French marine.

It is not the purpose here to enter upon a discussion of the question of subsidies, bounties, and discriminating duties, but merely to call attention to the possibilities of such legislation in building up merchant navies. The attitude of United States and of the other American Republics toward this phase of the transportation problem is peculiar in this, that they stand upon the threshold of a new era in their economic relations, in which, it is to be hoped, they will find their interests bound up together. Any legislation as to shipping should have regard to drawing closer the bonds of intercourse and mutually profitable exchange of products among them. The idea of reciprocity in trade has, as its logical corollary, reciprocity in the means by which that trade is to be carried on. The American Republics have already united in a great scheme of cooperation for developing their facilities of transportation by land; their geographical relation to each other suggests the not inferior importance of some system of regaining for themselves the control and expansion of their carrying trade by sea.

Joseph P. Smith

UNITED STATES.

NATIONAL ASSOCIATION OF MANUFACTURERS.

By THEODORE C. SEARCH, *President.*

This Association may be mentioned as one of the various important agencies for the promoting of trade between the various countries embraced in the International American Union, and for that reason some account of its purposes and work is here given.

It represents the united efforts of United States manufacturers to promote their common interests by business methods which can best be used by an organization of such broad scope in purposes and membership. Representing as it does nearly every important branch of industry and all the leading manufacturing districts of the United States, the Association is essentially national in its organization, and no less so in its aims and the methods by which their accomplishment is sought. Its president, secretary, and treasurer are chosen without regard to locality by the members of the Association in the annual convention, and provision is made in the constitution for the selection in similar manner of a vice-president from the membership in each State. The vice-presidents from the twelve largest manufacturing States, the general officers, and four members at large constitute an executive committee by which the officers of the Association are directed.

The general policy of the Association is outlined in the annual convention, and specific lines of work are indicated to the executive committee, which in turn vests large discretionary powers in the president, who is thus made the active executive head of the organization. The work of the National Association of Manufacturers may be divided into two classes—that which pertains to the home interests of the manufacturers of the United States and that which relates to American trade with foreign countries.

In the first class may be grouped the following specific objects:

1. The Conservation of the Home Market.
2. The Unification of Railroad Freight Classifications.
3. The Improvement of Internal Waterways.
4. The Creation of a Federal Department of Commerce and Industry.

5. Enactment of a National Bankruptcy Law.

Among the objects which relate to foreign trade may be enumerated the following:

1. The Investigation of Foreign Markets.

2. The Establishment of Sample Warehouses for American Goods in Foreign Centers of Trade.

3. The Improvement of the Consular Service.

4. The Restoration of the American Merchant Marine.

5. The Construction of the Nicaragua Canal under American Control.

6. The Restoration of Treaties of Commercial Reciprocity.

While the aims mentioned above embrace the more important lines of work which the Association has in hand, they do not embrace the entire range of activities; for these specified objects involve a great many incidental or allied undertakings which add largely to the work which is actually performed. While the National Association of Manufacturers has attracted attention most widely through its efforts to extend the foreign trade of the United States, it can be seen from the enumeration of the Association's objects that the organization is not maintained for the sole purpose of developing foreign trade. Its objects at home are no less important than its work abroad.

First of all, the Association is American in all things. Although entirely without the pale of politics, and embracing in its membership men of widely differing and pronounced political views, the National Association of Manufacturers stands clearly and firmly for the protection of home industries, representing that there is no market in the world of such importance to United States manufacturers as that which lies within their own country. The tariff is viewed by the Association, however, as a business problem, not as a matter of political capital; and the adjustment of the rates of duty in such a manner as to equalize the cost of imported articles and goods made in the United States probably represents the view of the tariff problem as held by the majority of the members of the Association. When the sentiment of the Association was voiced by the annual convention in January, 1897, its tariff principles were expressed in this resolution:

"*Resolved*, That duties should be made such as will be consistent with adequate protection of our manufacturing and agricultural

industries and the labor they employ. The tariff should contain only specific duties, or mixed ad valorem and specific duties."

No feature of the home work of the Association has attracted more attention than what has been done toward the creation of a Federal department of Commerce and Industry. This idea, first advanced many years ago but long neglected, has been brought prominently into public attention in recent years, and much has been done with a view to making known the advantages of the proposed new Cabinet office. Bills providing for the creation of such a department have been kept continuously and a vigorous campaign of education has been maintained. The aim of the desired legislation is to assemble in a single branch of the National Government all those functions which relate to the industries and commerce of the nation, in order that these interests may be better promoted than is practicable under the existing conditions. Through a strong committee of its members and by the circulation of a large amount of printed matter relating to the subject, the Association has kept alive public interest in this matter.

The work which the National Association of Manufacturers is doing in connection with the extension of the foreign trade of the United States is probably of the greatest interest to those who are likely to read this article. In this work, as in everything else, the Association endeavors to apply practical business methods.

The plans for this work provide for the careful investigation of possible new markets for American products, the study of trade conditions in various countries, and the ascertainment as fully as possible of the classes of American goods salable in different markets and the conditions of competition which must be met. This work is preliminary and preparatory to larger undertakings in the way of establishing depots under the management of the Association in such foreign trade centers as seem to offer the best opportunities for the development of larger traffic. These agencies are designed to be warehouses for the display of American merchandise of every description, sample rooms where the actual goods can be seen and examined by intending purchasers. The merit of this method of inducing foreign trade is obvious to those who have had experience in attempting to sell goods without samples, and with no other aids than verbal descriptions and

printed matter. It is believed by the management of the National Association of Manufacturers that this plan can be applied with excellent results in many foreign countries, particularly in the trade centers of Latin America. Investigation with this end in view have been entered upon in several countries, and the first of the proposed system of exhibition warehouses is now in process of organization in Caracas, Venezuela, under particularly favorable conditions created by a special concession from the Venezuelan Government.

As the warehouse idea constitutes one of the most important features of the work of the Association, it may be well to illustrate its purposes more fully by showing what it is proposed to accomplish by the Caracas establishment:

1. It will afford a continuous display of samples under conditions which will insure careful attention from intending purchasers.

2. It will serve as headquarters for representatives of the exhibitors who may visit Venezuela for the purpose of selling goods or investigating the market. To such representatives the facilities of the warehouse will render invaluable assistance in the shape of information and advice concerning trade matters.

3. The warehouse may be made to serve as a bonded storehouse for the storage, at reasonable cost, of goods intended for sale in Venezuela.

4. The warehouse can act as forwarding agent for goods held in bond, attending to the entry, payment of freights, duties, etc.

5. For the training of salesmen for work in Venezuela or any other of the South American Republics, the warehouse will prove an admirable school, as it will afford excellent opportunities for the study of Spanish-American trade conditions and methods of doing business.

6. In the collection of information of value to those who desire to do business in Venezuela, the warehouse will be able to render service of much importance. It will be within the province of the warehouse management to gather complete and reliable data upon all matters affecting American commercial interests.

7. Samples of goods sold in Venezuela, catalogues, price lists, etc., will be gathered for the use of the warehouse management and visiting salesmen representing exhibitors.

8. Information regarding new enterprises and business opportunities will be carefully obtained and promptly communicated to those whom it may interest and who may be entitled to such service by their membership in the National Association of Manufacturers or their participation in the exhibition.

The visit to South America last summer, by a commission of American manufacturers, which attracted so much attention throughout the commercial world, was planned and carried out by the National Association of Manufacturers. During a three months tour of Brazil, Argentina, and Uruguay this commission gathered much valuable information about the possibilities of the extension of the trade of the United States with those countries. The report of this commission forms a voluminous pamphlet, which is generally regarded as one of the most exhaustive and intelligent treatises on South American trade that has ever been published.

This undertaking was watched with the deepest interest and every feature of it carefully noted in foreign business circles. It was made the subject of special reports to their home governments by foreign consuls stationed in the United States, and the newspapers and trade journals of England and the Continent discussed it at length as an incident of great significance in the movement for the extension of the foreign trade of the United States. While the work of this commission has been of great benefit to the trade relations of the United States with the South American countries, and has brought the Association into great prominence at home and abroad, it has also served to impress foreign nations with the serious purposes of the manufacturers of the United States in their efforts to increase their foreign trade.

The example set by the National Association of Manufacturers in carrying out with such signal success this commercial tour in South America has since been followed by England, France, and Germany in sending similar exploring parties of business men to China.

One of the most interesting documents published by the association is an exhaustive report on the commerce and industries of Japan, which embodies the results of extensive investigations in that country by Robert P. Porter, former Superintendent of the

Eleventh Census of the United States and a statistician of note. This report covers all the important industries of Japan and deals most fully with those whose competition has been felt most keenly in the United States, and a large amount of interesting and valuable information which hitherto has not been accessible to the business man or student is thus made available.

The investigations which Mr. PORTER made on behalf of the association not only dispelled the illusions of impending disaster to American manufacturers through the competition of Japan's rapidly developing industries, but also made it clear that the Empire of the Mikado possesses great possibilities as a market for American products of many kinds, particularly machinery and manufactured goods.

Believing that the highest efficiency of the consular service of the United States can be obtained only by the selection of competent men and giving them a permanent tenure of office, the National Association of Manufacturers has devoted much energy to the accomplishment of this desired end. Many of the consular offices have been carefully and impartially investigated and specific recommendations concerning them have been transmitted to the President and the Secretary of State.

An important feature of the work of the National Association of Manufacturers is the publication of a large amount of matter that is of general interest and value to manufacturers. The Circulars of Information issued by the bureau of publicity of the Association have rendered valuable aid in promoting the interests of the Association. The Circulars are in pamphlet form, ranging in size from a single leaflet to volumes of 164 pages, and they are distributed gratuitously among the manufacturers of the United States and to many foreign business houses.

The most important publication undertaken by the Association is a Buyers' Directory of the members, arranged and classified in such manner as to show the business of each member, with the information that is most desired by the foreign merchant who wishes to buy American goods. This book is now in process of preparation for early publication, and a large edition will be distributed among merchants in the English-speaking countries. Subsequent editions in other languages are contemplated. The Association also issues, to its members only, confidential bulletins,

which give information about the wants of foreign buyers of American merchandise. The general offices of the National Association of Manufacturers are situated at No. 1751 North Fourth street, where the work is carried on under the immediate personal supervision of the president. The numerous lines of work, extending into many distant foreign countries, all center at this point, and this office keeps in close touch with a large number of correspondents and paid agents in the principal centers of the world. Although the Association is but two and a half years old, its membership embraces nearly 1,000 of the largest and best-known manufacturers in the United States, and its influence has been strongly manifest in many parts of the world.

As indicating the interest with which the work of the Association has been regarded abroad, this recent comment from the British Trade Journal is significant: "It would be well if such an association as that of the manufacturers of the United States existed in this country. At present our maufacturing interests are disorganized. They have, it is true, associations in various trades, but there is no central association of manufacturers. The only body corresponding to the American association is the Associated Chamber of Commerce, but in this association the manufacturers' interests are swamped by the mercantile class, whose views on many important questions are diametrically opposed to the manufacturer. Hence, British manufacturers as a class are merely stultified by the chamber of commerce, and the great body of manufacturers, whose interests throughout the country are more important than those of the factors, are practically ignored."

Requests for the publications of the Association and for information upon commercial matters, whether specific or general in their nature, received from any part of the world, will be complied with as promptly as possible and without charge to the inquirer.

FAIR AND EQUAL COMMERCE.

It has been said for commerce that it has civilized the world, and that by commanding the forces of commerce a single nation may rule the world itself.

There are two grand elements in commerce, namely, *trade* and *transportation;* and of these the latter is the active while the former is the passive principle. An active commerce must be done by our own and can not be done by foreign shipping. Commerce, whether free or taxed, is always best when fair and equal. Among the maxims laid down by thoughtful BENJAMIN FRANKLIN we find the following:

"Fair commerce is where equal values are exchanged for equal, *the expense of transport included.* Thus, if it cost A in England as much labor and charge to raise a bushel of wheat as it costs B in France to produce 4 gallons of wine, then are 4 gallons of wine the fair exchange for a bushel of wheat, A and B meeting at *half distance* with their commodities to make the exchange. The advantage of fair commerce is, that each party increases the number of his enjoyments, having, instead of wheat alone, or wine alone, the use of both wheat and wine."

But if A in England has a ship and B in France has not, then must the trade be made in France, the British ship carrying both ways and creating an adverse balance of *commerce* payable in cash. While such traffic may be free, it is unequal and disadvantageous, and simply because one party may do what the other can not. A lack of shipping ability in any country has a tendency to lower the prices of its products, while full shipping capacity of its own has a tendency to raise the prices of them if to be sent to foreign markets. With shipping there is a command of markets, but without it of your own there is a dependency which must always be paid for.

The American Republics, whether we include or leave out the United States, are all deficient in shipping; and in respect to vessels for long voyages, several are destitute. The following table, compiled from the "Répertoire Général du Bureau Veritas"

for 1896–97, shows the number, and gross and net tonnage, of steamers of over 100 net tons and number and net tonnage of sailing vessels of over 50 net tons, of the different flags comprising these Republics:

A.

The merchant marine of the American Republics.

Flag.	Steamers of 100 tons net and upward.			Sailing vessels of 50 tons net and upward.		Total.	
	No.	Gross tons.	Net tons.	No.	Net tons.	No.	Tons.
United States	477	761, 707	529, 716	3, 881	1, 358, 467	4, 358	2, 120, 174
Brazil	314	139, 305	88, 908	320	73, 519	634	212, 824
Chile	36	45, 321	30, 064	142	73, 162	178	118, 483
Argentina	61	43, 317	28, 116	154	38, 071	215	81, 388
Uruguay	19	9, 415	6, 018	51	12, 419	70	21, 834
Peru	6	6, 414	4, 235	54	22, 282	60	28, 696
Mexico	12	4, 699	2, 517	51	9, 281	63	13, 980
Nicaragua	2	2, 158	1, 386	20	10, 453	22	12, 611
Venezuela	5	2, 033	1, 008	16	2, 816	21	4, 849
Haiti	4	1, 488	739	17	4, 218	21	5, 706
Colombia	1	881	457	7	1, 770	8	2, 651
Costa Rica	2	528	240	2	551	4	1, 079
Santo Domingo	2	489	239	7	1, 257	9	1, 746
Paraguay	1	282	232			1	282
Honduras				2	199	2	199
Guatemala				16	4, 351	16	4, 351
Bolivia				3	2, 214	3	2, 211
Salvador				4	1, 109	4	1, 109
Ecuador				1	386	1	386
Total	942	1, 018, 037	693, 875	4, 748	1, 617, 525	5, 650	2, 634, 562
World's total	11, 155	17, 089, 596	10, 761, 025	29, 348	9, 135, 560	40, 503	26, 225, 156

The totals of tonnage in the foregoing table are for the vessels in both the sea-going and coasting trades. The coasting trade employs the greater tonnage. For instance, in 1896 United States tonnage in the foreign trade was only 829,833 tons, or 39 per cent of the whole.

Of the total tonnage of the American Republics, United States has about three-fourths; of the tonnage of the world, the American Republics have about one-tenth, and the United States about one-twelfth—seagoing.

The tonnage movement in the foreign trade of United States, showing in detail the participation of the American Republics and in gross that of all other nationalities or flags, on an average for

the five years of 1892–1896, will be found in the following table:

B.

Tonnage entered and cleared in the foreign trade of the United States.

Countries.	Entered.			Cleared.		
	With cargoes.	In ballast.	Total.	With cargoes.	In ballast.	Total.
	Tons.	*Tons.*	*Tons.*	*Tons.*	*Tons.*	*Tons.*
Mexico	563	2, 437	3, 001	2, 299	920	3, 219
Costa Rica	.....	.....	.....	.....	15	15
Haiti	625	84	708	497	.....	497
Honduras	55	55	111	36	55	92
N caragua	33, 466	6, 768	40, 238	20, 932	19, 436	40, 371
Argentina	134	942	1, 076	1, 620	.....	1, 620
Brazil	1, 380	959	1, 885	2, 441	27	2, 468
Chile	257	10, 833	11, 091	10, 734	760	11, 535
Colombia	259	.....	259	238	.....	238
Ecuador	1, 037	.....	1, 037	1, 037	.....	1, 037
Peru	136	199	335	.....	.....	.....
Uruguay	.....	.....	.....	400	.....	400
Venezuela	.....	34	34	.....	131	131
Total	37, 912	22, 311	59, 775	40, 234	21, 344	61, 623
United States	3, 556, 999	1, 073, 494	4, 630, 494	3, 594, 154	1, 108, 497	4, 702, 651
American Republics	3, 594, 911	1, 095, 805	4, 690, 269	3, 634, 388	1, 129, 841	4, 764, 274
Foreign	11, 679, 106	3, 803, 977	15, 483, 531	14, 029, 317	1, 678, 173	15, 707, 446
Aggregate	15, 274, 017	4, 899, 782	20, 173, 800	17, 663, 705	2, 808, 014	20, 471, 720

The cream of the traffic was skimmed by foreign vessels, chiefly European. Of the tonnage bringing cargoes 76.46 per cent was foreign and 23.54 per cent American. Of the tonnage taking cargoes abroad 79.36 per cent was foreign and 20.64 per cent American.

The proportion of tonnage of each description of vessel in the trade, coming with cargo or for cargo, is exhibited in the two tables following:

C.

INWARD AND OUTWARD.

Command of employment in the foreign trade of the United States (average of five years).

Entrances of vessels.

Nationality of vessels.	Proportion of tonnage that entered—	
	With cargo.	In ballast.
	Per cent.	*Per cent.*
United States	76. 81	23. 19
American Republics (United States included)	76. 64	23. 36
American Republics (United States excluded)	66. 77	33. 23
Foreign (other than American Republics)	75. 42	24. 58
Aggregate (all included)	75. 71	24. 29

Clearances of vessels.

Nationality of vessels.	Proportion of tonnage cleared—	
	With cargo.	In ballast.
	Per cent.	*Per cent.*
United States	76. 43	23. 57
American Republics (United States included)	76. 28	23. 72
American Republics (United States excluded)	65. 30	34. 70
Foreign (other than American Republics)	89. 95	10. 05
Aggregate (all included)	86. 03	13. 97

The total value of exports of the United States for the fiscal year 1896 was $882,606,938. Of this amount $65,037,977, or 7.37 per cent of the whole, went to the American Republics.

The total value of imports for the same year was $779,724,674, of which $137,425,888, or 17.62 per cent, came from the American Republics.

The details of this commerce, with the participation in carriage of American vessels, are given in the following statement:

D.

Value of the foreign trade of United States with other American Republics and percentage carried in American vessels, fiscal year ending June 30, 1896.

Countries.	Exports.	Per cent.	Imports.	Per cent.	Total.	Per cent.
Haiti	$4,423,502	25.90	$1,697,618	23.67	$6,121,120	25.26
Santo Domingo	1,064,116	90.11	2,895,069	78.06	3,959,185	81.30
Mexico	8,811,472	68.00	13,886,348	46.67	22,697,820	50.49
Guatemala	3,158,059	80.34	2,080,027	84.27	5,238,086	81.90
Costa Rica	1,198,612	14.51	3,835,187	8.98	5,033,799	10.30
Salvador	1,608,573	90.06	1,166,970	90.34	2,775,543	90.19
Nicaragua	1,269,015	50.22	1,268,922	20.90	2,537,937	35.56
Honduras	610,621	70.50	776,644	62.62	1,387,265	66.08
Brazil	14,258,187	15.90	71,060,046	3.71	85,318,233	5.74
Argentina	5,979,046	10.97	9,313,385	40.91	15,292,431	29.21
Venezuela	3,838,746	85.20	9,649,911	92.62	13,488,657	90.50
Colombia	3,382,588	44.11	4,970,092	16.50	8,352,680	27.67
Chile	3,431,808	11.73	4,709,017	20.43	8,140,825	16.76
Uruguay	1,481,200	15.39	3,242,428	46.66	4,723,628	36.85
Peru	999,381	46.72	712,696	43.12	1,712,077	45.22
Ecuador	689,416	82.13	763,643	91.87	1,453,059	87.24
Bolivia	21,907	5.70	.....	.....	21,907	5.70
Paraguay	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	56,226,249	40.32	132,028,003	24.79	188,254,252	28.89

NOTE.—The values of exports and imports for Mexico are those for the commerce by sea only.

On inspection of the foregoing table several important facts appear:

First. In the largest trade of United States—the Brazilian—there is the least employment for American vessels. The Venezuelan commerce has the largest American carriage; adverse in the factor of trade, it is highly favorable in transportation. At 10 per cent for the volume of trade, the transport will amount to the sum of $1,348,865, of which the American share—90.5 per cent—is $1,220,723, and by so much reduces the adverse balance of commerce. In the case of Brazil, however, American carriage is so small—5.74 per cent—it cuts a low figure in lessening the adverse balance between exports and imports. At 12 per cent for the transportation, the reduction would be only $587,672 out of $56,801,859—about 1 per cent. The need of American steamers in the Brazilian trade is thus made clear and positive.

Second. Taking the average value of transportation for the

whole commerce shown in the table—$188,254,252—as equal to 10 per cent, we have as the amount involved for the services of vessels the sum of $18,825,425. The American share of this sum, at 28.89 per cent of carriage, is $5,438,665—possibly a third of what it would be under a governmental policy which would regard transportation, as well as trade, as worth having.

Third. As an example of what should be attained in the commerce of the American Republics we may look at the state of trade and transport with the following-named countries: Santo Domingo, Mexico, Guatamala, Salvador, Honduras, Venezuela, and Ecuador. With these countries American shipping (in 1896) did more than half the carriage, the average being 72.3 per cent. The exports amount to $19,781,003, and the imports to $31,218,612, the trade being adverse by $11,437,609, but the transportation favorable by $3,685,699 (taking its average value at 10 per cent). The reduction effected is 32.24 per cent, while the adverse balance of commerce remaining is $7,751,910. And we may note that if all the carrying had been done by American vessels there would still be an adverse balance of commerce of $6,343,799.

Fourth. In the whole trade shown in table D the adverse balance is very large—$75,801,754. In fact, if all the carrying had been done by American vessels, at an average ratio of 10 per cent, amounting to $18,825,425, and it were added to the total sum of the exports of the United States—$56,226,249—the result would fall short of *half* the sum of her imports by $750,080. Here, also, it is clear and positive that the interest of United States requires the increased employment of American shipping.

The share of transportation of each American Republic in its own trade with United States is very small. Only five countries gave any employment to its own vessels in its own trade in 1896, viz:

Country.	Entered.	Cleared.
	Tons.	*Tons.*
Chile	10,619	8,330
Brazil	3,460	2,626
Haiti	925	689
Mexico	334	534
Nicaragua	45	45

The British flag is found in the trade of every one of the Republics with United States, and predominates in most of them. The American, Norwegian, German, Dutch, and Italian flags follow in order. The trade with Argentina employs 12 European flags; that with Brazil 13, besides 3 American.

United States trade with Argentina and Brazil shows a balance in their favor of $60,136,198, but the balance of commerce would be 20 per cent less if United States shipping had been employed. A fair commerce would give an equal employment to the vessels of the countries exchanging products. But a country having an adverse balance to meet in its trade with another is justly entitled to equalize it by an excess of transportation. Countries not concerned in the trades of others have no rightful claims upon the transport involved. These are the principles of a fair commerce, where equal values are to be exchanged for equal, the expense of transportation included.

They had their best application in the French navigation law, set aside by Louis Napolfon in 1860, which provided that goods, wares, and merchandise could be imported direct from foreign countries in French vessels, or in vessels belonging to the countries of which they were the growth, product, or manufacture, goods by vessels of such country, however, paying like those by all foreign vessels, a differential duty of 10 per cent and upward higher than by ships of the French flag. After the Napoleonic wars this law built up the French marine. While it stood there was no need for a bounty system of ship protection. When it was set aside it was soon demonstrated that something must take its place if French shipping was to keep the sea. So France passed from advantageous to unprofitable protection, though any system is better than no participation in the carriage of her foreign commerce.

William W. Bates.

THE ST. LOUIS SPANISH CLUB.

By James Arbuckle, *Manager.*

The St. Louis Spanish Club is the outgrowth of the interest taken by St. Louis manufacturers and merchants in foreign trade twenty-five years ago. Through this interest the Merchants' Exchange of St. Louis was induced in 1884 to establish a committee known as the "Mexican, Central and South American Committee." Foreign trade increased to such an extent that in 1887, L. D. Kingsland, S. L. Biggers, and Eugene McQuillin, conceived the idea of forming a special organization for the purpose of encouraging commercial and social relations with Mexico, Central and South America, but not until August 22, 1890, was there an absolute organization perfected under the name of the "St. Louis Spanish Club." The cause for this delay was, that inasmuch as the efforts made by the committee of the Merchants' Exchange had been so effective, the citizens of St. Louis felt that a separate organization might weaken the good work already accomplished. In August, 1890, however, the name and fame of the manufacturers and merchants of St. Louis had become so permanently impressed upon the sister republics south of United States, that it was felt the time had arrived when it was absolutely necessary to establish an organization devoted especially to foreign trade matters. The gentlemen above named called a meeting at the Merchants' Exchange, which was largely attended, and the following resolution was unanimously adopted:

Resolved, That an association be formed, to be known as the St. Louis Spanish Club, to foster and encourage trade relations between St. Louis and the Latin-American countries, to insure friendly feeling between those nations and ourselves, and for the purpose of aiding its members in learning to speak, read, and write the Spanish language.

The organization resulted in the unanimous election of the following officers: L. D. Kingsland, President; S. L. Biggers, Secretary; Eugene McQuillin, Treasurer. Mortimer F. Taylor and Henry Stanley were elected as Directors, who, with the officers above mentioned, composed the Directory.

The Directory immediately entered upon their duties and sent circulars throughout Latin America, announcing the organization of the St. Louis Spanish Club, and of their earnest desire to meet the prominent men of the different countries lying south of United States. The replies were encouraging, and almost immediately several delegations and excursions were received from Mexico and fittingly entertained by the Spanish Club, heartily supported by the citizens of St. Louis.

In November, 1891, an excursion of the members of the St. Louis Spanish Club was made, by special train, throughout Mexico. They carried with them a handsome souvenir, in the shape of a descriptive pamphlet photographing in a minute way the public buildings, parks, and private residences of St. Louis, with detailed descriptions of the manufacturing and mercantile interests of the city. The Republic of Mexico extended to them a continuous ovation throughout their trip. They were received by that great statesman, President Diaz, and a banquet was given them such as can only be tendered by so hospitable a people as the Mexicans. Every Governor through whose State the excursionists passed duplicated the reception given by the President.

The citizens of Mexico on all occasions expressed themselves as highly pleased with the advent of so many representative St. Louisians, emphasizing their pleasure by saying it was the first visit of the kind they had ever received. As a natural result, a warm friendship immediately sprung up between the Mexicans and the St. Louisians. This extended not only to the commercial but also to the social world. Since that time St. Louis has continued to favorably impress her commercial personality upon Latin America, until now she stands almost without a rival in this desirable trade.

The original officers continued at the head of affairs in the Club until 1894, when they felt that others should take up the line of work inaugurated by them. Great praise is due to L. D. Kingsland, the President, for the able manner in which he directed the Club in its usefulness to the business community. L. J. W. Wall was called to the Presidency, and George T. Parker and H. E. Bliss were, respectively, elected Secretary and Treasurer. These gentlemen continued the good work of their predecessors, and in 1895 James A. Reardon succeeded L. J. W. Wall as President.

Mr. REARDON applied himself with energy and zeal to the detailed working of the organization, and is recognized by the citizens of St. Louis as "the right man in the right place."

St. Louis being the largest grain market in the Mississippi Valley, her exports in 1896 to foreign countries were the heaviest in tonnage and money value. The grain exported by St. Louis houses by rail and by river exceeded 37,000,000 bushels. Of this amount 10,527,208 were forwarded by river to New Orleans, 3,059,750 by rail to the Atlantic Seaboard, and 118,857 to Cuba and Mexico. About 4,000,000 bushels of wheat and 20,000,000 bushels of corn were exported by St. Louis by all-rail lines to New Orleans, Galveston, and Newport News for export by steamer and sailing vessels. The city has an immense trade also in flour, with foreign countries, St. Louis brands being well known everywhere. It shipped, in 1896, 374,621 barrels to Europe, Canada, Central and South America, Mexico, West Indies, and Africa, the Latin-American countries taking 32,381 barrels. Large exports of bran were made to Europe. Its exports of live-stock—mules to Cuba and Mexico, fine horses to Europe and Mexico, cattle to European and Latin-American countries, and live hogs to Mexico, etc.—will reach nearly $1,000,000. The trade of St. Louis in manufactures is likewise large and increasing. Its furniture, including reclining and other chairs for railroads and street cars, exported to Mexico, Central and South America, West Indies, Europe, and Africa, sums up $900,000. In agricultural machinery, including vehicles of all kinds, its exports are about $300,000. In iron railroad supplies and hardware, St. Louis exports, mostly to Latin America, about $500,000. Its exports of machinery aggregated, in 1896, nearly $500,000. Its chemicals and proprietary medicines amount to $250,000. St. Louis beer bears a high reputation, and shipments to Latin America exceed annually $350,000, and, including other countries, $2,000,000. Its exports in electrical apparatus and supplies amount to $800,000; in barbed wire to $240,000; and in glass and crockery ware, $200,000.

The St. Louis Spanish Club comprises in its present membership nearly two hundred and fifty of the strongest houses of the city, in every line of trade. The scope of the Club has been materially widened during the last two years. Its attention is no

longer confined to the American Republics. Information is kept on file regarding all parts of the world where it is possible for St. Louis merchants to prosecute their business, and they are greatly assisted thereby in extending their field of action. Its plan of organization is now "to promote trade relations between the City of St. Louis and Mexico, the Central and South American Republics, the West Indies, and other countries." Briefly, its aims are outlined as follows:

"To furnish reliable information about business matters in Spanish American, and other countries, for our manufacturers and exporters. To procure the best information as to the needs of those countries; advices of new enterprises in steam and street railroads, mills, mines, light and power plants, waterworks, sewage works, bridges, wharves, and all mercantile and manufacturing establishments likely to need St. Louis products. To supply information as to the needs and requirements of foreign merchants; how to get their trade, and thus to facilitate our members in knowing just what character of goods to offer them; how to pack and the best mode of shipping goods. To suggest from time to time the best means for transportation lines extending facilities to all points, and in procuring the best rates possible for members, and to keep them informed of changes. To provide suitable offices in the city to conduct these affairs, to which foreign buyers are invited and where interpreters provided. To make the Association a source of information for importers in fruits, coffee, chicle, cocoa, valuable woods, hides, etc., and to promote the consignment of these products, and thus further reciprocity with St. Louis. To establish a Bureau of Commercial Information as to the standing and responsibility of foreign merchants who may deal with St. Louis. A Translating Bureau is also maintained. The letters of members and others from foreign merchants and correspondents are translated, and when answers are written they are translated into the desired foreign tongue ready for transmission by post. The Bureau of Commercial Credits of the Club is increasing in usefulness, and the standing of merchants in any part of the world is procured for the members. In fact, in every line of commercial information it is fully equipped, and its files are constantly used in gathering and disseminating important commercial information of every character."

BOLIVIA.

RAILWAY CONCESSION.

The Belgian Chargé d'affaires at Santiago, Chile, announces that the Bolivian Government has recently granted to Mr. Domingo Costa a concession for a railway to start from a port on the Pacific, to be ceded to Bolivia by virtue of a recent treaty with Chile. The railway will pass through Oruro, terminating at Cochabamba, and shall have a gauge of 1 meter.

The terms of the concession require that the construction of the road shall begin three months after the approval of the plans, which must be submitted six months after the signing of the contract. Seventyfive kilometers are to be built and opened up for traffic each year.

The Government guarantees an interest of 6 per cent on the capital, secured by 50 per cent of the revenues of the port above mentioned.

BOLIVIAN ORIENTAL RAILWAY COMPANY.

Mr. C. de Coutouly, the French Chargé d'affaires, writing from La Paz, under date of April 15, says:

The Bolivian Government has granted to Mr. Swan, a citizen of the United States, a concession for a railway which, starting from a point on the right bank of the Paraguay River to be determined upon, shall terminate at Santa Cruz de la Sierra, capital of the department of that name. Branches of the line are to be extended in the direction of Beni, Acre, and Madre de Dios. The concessionary syndicate is the American Development Company; the construction company will be organized under the name of The Bolivian Oriental Railway Company.

The company receives from the Government a guaranty of 6 per cent interest during twenty years, with mortgage on the customs revenues, present and future, of the regions bordering upon Paraguay and the department of Beni; and a grant of 8,000 square leagues of vacant lands, of which 3,000 are in Chaco, 3,000 in northwestern Bolivia, and 2,000 in the departments of

Beni and Santa Cruz; exemption of all import duties on necessary materials.

The syndicate must deposit a guaranty of 50,000 bolivianos within twelve months from the 1st of February.

BRAZIL—FRANCE.

THE ARBITRATION TREATY.

Señhor PRUDENTE DE MORAES, President of Brazil, transmitted to Congress on the 10th of May, for its approval, the arbitration treaty decided upon April 10, for the settlement of the boundary line between French Guiana and Brazil.

Following is the English translation of the treaty, taken from the Portuguese text, as published in the *Paiz* (official journal) of May 12:

The Government of the Republic of the United States of Brazil, and the Government of the French Republic, desiring to definitely establish the frontiers of Brazil and French Guiana, have to this end agreed to have recourse to the arbitral decision of the Government of the Swiss Confederation.

The arbiter shall be invited to decide which is the Japoc or Vincent Pinson River, and to fix upon the interior limit of the territory.

For the conclusion of the treaty, the two Governments have appointed their plenipotentiaries as follows:

The president of the Republic of the United States of Brazil has appointed GENERAL DYONISIO EVANGELISTA DE CASTRO CERQUEIRA, minister of foreign relations.

The president of the French Republic has appointed Mr. Stephen Pichon, envoy extraordinary and minister plenipotentiary of that Republic to Brazil.

These plenipotentiaries, after having exchanged their full powers, which were found to be in good and due form, resolved upon the following articles:

ARTICLE 1. The Republic of the United States of Brazil contends that, according to the precise meaning of article 8 of the treaty of Utrecht, the Japoc, or Vincent Pinson River, is the Oyapoc, which empties into the ocean at the west of the Cape of Orange, and that the boundary line should follow the *thalweg* of this river.

The French Republic contends that, according to the precise meaning of the article of the treaty of Utrecht, the Japoc or Vincent Pinson River is the Araguary (Araouary) River, which empties into the ocean south of Cape Nord, and that the boundary line should follow the *thalweg* of this river.

The arbiter shall definitely settle the contentions of the two parties by adopting in his decision, which shall be obligatory and without appeal, one of

the two rivers claimed as boundary, or, if he deems just, one of the rivers situated between these two.

ARTICLE 2. The Republic of the United States of Brazil contends that the interior boundary, a part of which has been temporarily recognized by the Paris convention of August 28, 1817, is the parallel of 2° 24′ which, starting from the Oyapoc, ends at the Dutch Guiana frontier.

France contends that the interior boundary is a line which, starting from the principal source of the principal branch of the Araguary, flows in a westerly direction parallel to the Amazon River, to the left bank of the Rio Branco, and follows this river to its meeting with the extreme point of the Acarary Mountain.

The arbiter shall decide definitely what the interior boundary is by adopting in his decision, which shall be obligatory and without appeal, one of the lines claimed by the two parties, or by choosing, as an intermediary solution, from the principal source of the river, decided upon as being the Japoc or Vincent Pinson River, to the frontier of Dutch Guiana, the line of division of the waters of the Amazon basin, which in this region is almost entirely constituted by the ridge of Mounts Tumac-Humac.

ARTICLE 3. In order to enable the arbiter to pronounce his decision, each one of the two parties shall, in eight months after the exchange of ratifications of the present treaty, present to him a memorandum containing the statement of their rights and the documents in support of them. These printed memoranda shall be at the same time communicated to the contracting parties.

ARTICLE 4. At the expiration of the period mentioned in article 3 each one of the parties shall be accorded an extension of eight months in which to present to the arbiter, should they deem necessary, a second memorandum in answer to the arguments presented by the other party.

ARTICLE 5. The arbiter shall have the right to exact from the parties the necessary explanations and to determine upon any terms not already provided for in the arbitration proceedings and upon the occurring incidents.

ARTICLE 6. The expenses of the arbitration proceedings established by the arbiter shall be divided equally between the contracting parties.

ARTICLE 7. The communications between the representatives of the contracting parties shall be through the intermediary of the Department of Foreign Affairs of the Swiss Confederation.

ARTICLE 8. The arbiter shall pronounce his decision within the maximum period of one year, counting from the date of deposit of the first memorandum, or of the second if the parties have answered each other.

ARTICLE 9. Once the legal formalities complied with, this treaty shall be ratified by the two Governments, and the ratifications shall be exchanged in the federal capital of the United States of Brazil within the period of four months, or before if it be possible.

In witness of which the respective plenipotentiaries sign the said treaty and affix their seal at Rio de Janeiro, Federal capital of the Republic of the United States of Brazil, on the tenth day of April, 1897.

(Signed) DYONISIO E. CASTRO CERQUEIRA.

(Signed) S. PINCHON.

STATE OF SÃO PAULO.

The Bureau has received, through the courtesy of Minister MENDONÇA, a copy of the message of President Campos Salles, addressed to the legislature of the State of São Paulo on the occasion of the convening of that body on the 7th of April last.

In the message reference is made to the improved condition of the public health throughout the State, and the belief is expressed that with the completion of the extended system of sanitation at the port of Santos, and elsewhere, the annual recurrence of the yellow fever epidemic will be completely extinguished.

The important subject of immigration is treated at much length. In the year 1896 the total immigration was 74,918. It is further shown that the total immigration to the State of São Paulo since 1827 amounted to 701,211 people, of whom 493,535 were Italians, the rest Portuguese, Spanish, Germans, etc. The message recommends the continuance of the system of assisted immigration. In concluding this subject the President says:

"It is my intention to start new centers (nuclei), each one with elements exclusively derived from a single nationality. In regard to the advantages obtained we shall thus be enabled to study and recognize practically which nationalities supply the best types for the settlement of the State, besides in this manner organizing powerful centers of attraction, by means of which we shall be enabled to break down the obstinacy of those foreign Governments that, badly informed, persist in maintaining exceptional measures against us.

"Such, in my opinion, are the two processes that the government of the State should adopt for the solution of the dual problem of settlement and labor. In a matter of such importance and of such urgent necessity, it is, nevertheless, necessary to proceed with prudence and in obedience, before all, to the councils of experience. It is impossible to go by jumps from one extreme to another in matters of a difficult nature that exact cautious and well-reflected conduct on the part of the Government; but I shall never forget that the question of immigration is a vital one for the State of São Paulo."

The railway mileage is given as below:

	Kilometers.
In operation	3,037
Under contract	2,043
In construction	413

The President is urgent in his recommendations for liberal action in behalf of organized public instruction. The amount asked for in the budget for the purpose is 6,736,820 milreis. There are in the State 2,246 public schools, to which should be added 2,077 model or private schools. The total matriculation is given at 32,467 pupils.

The total revenue of the State for the fiscal year of 1896 is set down at 57,329,364$791, and the total expenditures at 51,712,337$251, leaving a balance of 5,617,029$540 to be carried forward to the credit of the fiscal year 1897.

In conclusion the President says:

"Order is maintained, wealth increases, industries are started, labor is compensated and attracts new hands, the soil is settled, youth instructed, and the people educated, and in the center of the enormous movement, throwing on all sides the vivifying light of liberty, rises, sovereign, imperishable, inaccessible to attack, and superior to all dangers, The Republic."

Note.—The Brazilian milreis is at present approximately equal in value to 20 cents American currency.

COLOMBIA.

MONOPOLY OF THE MANUFACTURE AND SALE OF MATCHES.

Mr. Jacob Sleeper, United States consul-general at Bogota, Colombia, in a dispatch to the Department of State, dated June 1, 1897, incloses a copy of the Diario Oficial containing the basis of a contract for the monopoly of matches in that Republic, the principal points of which are as follows:

1. The monopoly of the production and sale of matches in Colombia for a period of twenty-five years.

2. The establishment of factories in certain departments of the Republic.

3. A reduction of from 10 to 20 per cent on the present price.

4. The payment of 640,000 francs per annum.

5. An advance payment of 8,000,000 francs on account of yearly payments.

This contract is to be given in licitation, said licitation to take place four months from the date of its publication in the Official Gazette.

COLOMBIAN INDIA RUBBER EXPLORATION COMPANY, (LIMITED.)

A company with the above name has recently been registered in London.

The stock of the company is stated to be $1,500,000, and its purposes as set forth in the articles of incorporation are: To carry on the business of tree growers, india-rubber manufacturers and merchants, timber growers and merchants; to acquire from any company, state, sovereign, government, authority, person or persons any concessions, grants, options, decrees, powers and privileges whatsoever; and further, to carry on the business of mining, milling, smelting, and metallurgical company in all its branches; to acquire any lands and estates, and to develop, deal with, and turn to account the same by clearing, draining, farming, planting, and building thereon; to lay out towns and villages, and to promote immigration thereto; to construct, maintain, and work rail and tram roads, telegraph lines, canals, reservoirs, streets, buildings, machinery, and other works and appliances of all kinds.

This enterprise is said to be the outgrowth of an agreement made April 2, 1897, between the Colombian Syndicate, Limited, and Mr. B. R. Alena as trustee for and on behalf of the new company.

HONDURAS.

AGRICULTURAL CONDITIONS.

[From United States Consular Reports, June, 1897.]

Mr. R. J. Paquin, of Red Fork, Indian Territory, has received a letter from the President of Honduras in response to an inquiry as to the possibilities of coffee culture in that country. Mr.

PAQUIN has consented to the publication of the letter, a translation of which is as follows:

Esteemed Sir: I have the pleasure to refer to your letter of last January. I am able to assure you, without any fear of making a mistake or seeming to exaggerate, that among all the States of Central America, Honduras is the one whose lands are best adapted to the cultivation of coffee, the best of said lands being in the departments of Capán, Santa Barbara, Yoro, Cortez, and Olancho, which have the advantage of being situated near the coast. In the interior, the best lands are those in the departments of El Paraíso, La Paz, and Comayagua.

I think it well to remind you that, owing to the vast extent and the sparse population of the territory of Honduras, it is very difficult to secure a sufficient number of hands for agricultural labor. This difficulty, however, may be overcome if the party engaging in an enterprise brings with him or imports foreign laborers, who are liberally protected by the law governing agriculture.

The difficulty in question would likewise disappear if you should prefer lands situated near the towns; but these lands, besides not being so good as the others, unfortunately belong to the towns, and in order to acquire 50 manzanas (the manzana is a measure of 100 yards square), which is the maximum amount that can be granted to one person, it would be necessary to pay annually the sum of 25 cents per manzana as rent.

As regards the lands belonging to the nation, they may be had gratuitously, in proportion to the magnitude of the enterprise that is to be set on foot; and the Government will have no objection to making concessions which would greatly facilitate the success of the enterprise.

The cost of plantations is ordinarily $150 for each thousand trees, and the average production of each tree is 2 pounds per annum after the second crop.

Honduras is distinguished, moreover, among the countries of America by the abundance and wealth of its mines of all sorts, so that I can assure you that any enterprise of this kind that should be earnestly established and well directed would find in the entire territory valuable veins that could be successfully worked. Nevertheless, the departments of the State which promise most in this regard are Choluteca, which borders on the Pacific and which abounds in rich gold mines; Olancho, near the northern coast, in which there are numerous gold-bearing placers and rivers bearing highly valuable sands of gold; and those of Comayagua, El Paraíso, and Tegucigalpa, which contain silver mines that have never been worked.

In order to acquire any mineral zone, a claim to it must be presented to the Government which recognizes it, provided it does not affect rights previously acquired by another person or company. The party receiving the concession is then required to pay an annual tax of 25 cents for each manzana of land.

Transportation generally takes place by means of beasts of burden, and in some departments by means of carts, the amount paid for both being relatively low.

The inhabitants of Honduras are generous and hospitable to foreigners, and their laws are liberal and afford ample protection to immigrants coming to the country to engage in honest labor.

The territory of Honduras is intersected with hills and valleys, and its climate is exceedingly varied. On the coasts it is hot; but in the interior, on the tablelands and in the valleys, it is temperate, delightful, and, in some places, cold. This variety of climate renders the country suitable for the cultivation of almost all the agricultural products of every zone. The only line of railway in the country starts from Puerto Cortez, on the Atlantic coast, is 52 miles long, and terminates at La Pimienta, crossing the large and fertile valley of El Sula from north to south.

I think it well to say that, before entering upon an enterprise the success of which might be doubtful, it would be well for you or for some other person having experience in such matters, and in whom you have confidence, to come to the country and do some prospecting work, in order to ascertain beforehand what you may have to expect as regards the result of your future agricultural or mining enterprises.

I am, with much regard, your faithful and obedient servant,

P. BONILLA.

MEXICO.

NEW MINING TAX.

The following is a translation of the new mining tax of Mexico, which became the law on the 1st of July, 1897:

ART. 1. Silver and gold are subject, in accordance with the provisions of this law, to the payment of the following taxes and charges:

I. Interior stamp tax, at the rate of 3 per cent on the value of said metals.

II. Coinage charges, at the rate of 2 per cent on the value of the same metals.

III. Assaying charges, in conformity with the tariff which the department of finance may publish.

IV. Charges for smelting, refining, and separating, in accordance with the respective tariffs which may be published by the same department.

ART. 2. In order to liquidate the stamp tax and coinage charges, the basis for estimating the value of the precious metals shall be the value which the monetary laws of the country assign to the said metals, i. e., the kilogram of silver being at present $40.915 and the kilogram of gold $675.416.

ART. 3. The cost of the respective operations will be taken into account in connection with the tariff which clauses III and IV of article 1 establish for the collection of the charges.

ART. 4. Not merely gold and silver in mixed bars, or consisting of one of these metals, but also sulphides of silver, argentiferous copper and lead, mineral in a natural state, or concentrated, or which may have been to a certain extent treated, and generally any other ore or substance which contains silver or gold, are subject to the payment of the taxes and charges established by article 1.

ART. 5. The stamp tax and coinage and assay charges shall be paid in all

cases, whether it be that the substance is presented for coinage or for exportation. The smelting charge shall only be collected on the substances which are not homogeneous and therefore require to be smelted in order to effect the assay valuation and liquidation of same; and the charges for refining and separating shall only apply to the substances destined for coinage.

Foreign money is not liable to the burdens imposed by this law, but it shall be subject when introduced to a mint—for purposes of recoinage—to the payment of the coinage charges, and also in proper cases to the charges established in sections III and IV of said article.

Art. 6. The payment of the respective taxes and charges shall be made at the mints or in the special assaying offices, whether the metals be introduced for coinage or for the purpose of exportation, and in each case the requisites established by the regulations must be complied with.

The tax-payers who can not prove that they have paid the taxes in the establishments mentioned, and who may wish to remit gold or silver, or any substance which contains these metals, to a foreign country, shall be allowed to make the payment at the custom-houses upon the terms and under the requisites which the said regulations may provide.

Art. 7. The payment shall be made in current money of Mexican coinage, but as regards the stamp tax the collecting offices shall affix to and cancel on the respective documents which they shall deliver to the tax-payers the corresponding stamp for the amount of said tax. These documents shall be made out in the form which the regulations shall provide, specifying the value of the metal and the amount of the tax and charges.

Art. 8. When the minerals destined for a foreign country come from any State in which they have been taxed in conformity with the law of the 6th June, 1887, the coinage charges and stamp tax may be liquidated, taking as a basis—always provided that the department of finance has so authorized—the value which has been given to the minerals in the assaying office, or in that of the collector of taxes.

Art 9. The metallurgical establishments, which by expressed stipulation in force at the date of this law enjoy the privilege, shall continue to enjoy the privilege of exemption from the payment of the coinage tax upon the silver which they may export direct, provided always that the proportion of silver in the argentiferous leads does not exceed 7 milesimos and that of the argentiferous copper 20 milesimos; but if the proportion of silver exceeds these limits, the said establishments shall pay the coinage tax upon the excess. This exemption applies only to those products which originally proceed from the establishments which enjoy the franchise, and not to those products which they may purchase from other concerns.

Art. 10. The coinage and stamp tax on gold, according to the law, shall be estimated upon the intrinsic value of the precious metal contained in the minerals which are exported, with only such exceptions as are contained in the following articles.

Art. 11. The mineral substance which contains less than 250 grams of silver or 10 grams of gold per ton are excepted from the payment of the tax and

charges imposed by this law, the proportion between the one and the other limit to be taken into account in case of a combination of both metals.

ART. 12. The mineral substances of gold or of silver which may be exported in their natural state, or after mechanical concentration, shall be liable to the coinage charge and also the stamp tax upon the gold and silver which they contain, 10 per cent being deducted.

ART. 13. Should the department of finance see proper it may grant special concessions to the concerns which are in the habit of exporting ores in large quantities, provided that such concerns satisfactorily prove by means of their books and other documents the weight and proportion of metal of the ores which they wish to export, and that they admit, for this purpose, the unconditional investigation of the fiscal inspectors. This concession may be extended to arranging with the exporters for the payment of a fixed sum as remuneration of the Government for the cost of the assay and inspection of said mineral substances; but in no case shall it allow of an exemption from or rebate on the stamp tax and coinage charges established by this law.

ART. 14. The regulations shall fix the penalties which violators of this law shall incur and the mode of making the same effective, placing clandestine exportation on a level with contraband, and punishing it with the penalties which for this offense are imposed by the general custom-house ordinances and other relative laws.

ART. 15. The producers of silver which contains gold are at liberty to separate the same in their own private establishments; and in case that they introduce silver mixed (with other metal) to any Federal Government office, they shall have the right to separate the gold to the extent that they may desire, paying the respective tax or charge per kilogram, in accordance with the tariff. If the producers do not fix the extent, the separation shall be made on their account, when the proportion of gold is equal to or greater than 2 milesimos.

ART. 16. The rates fixed in the general stamp law for the "accounts" issued by the mints and for the "metals of gold and silver" are repealed; the laws and provisions at present existing with reference to the Federal taxes and charges on gold and silver are also repealed.

The States can continue collecting the local taxes authorized by the law of the 6th June, 1887, which shall be liable to the Federal contribution mentioned in the stamp law.

NICARAGUA.

THE TOBACCO MONOPOLY RE-ESTABLISHED.

The Government of Nicaragua issued, on the 10th of May, 1897, a decree re-establishing the tobacco monopoly which had been abolished. This decree went into force on the 1st of July, 1897.

From and after the date of this decree no one shall have the right to plant or import tobacco without previous authorization by the Government.

The secretary of the treasury will designate each year the zones where tobacco may be planted.

The duty on tobacco imported into the country shall be, irrespective of quality, $1.60 per kilogram for leaf tobacco and $3 for manufactured tobacco.

Imported leaf tobacco must be taken to the warehouses, there to be disposed of in accordance with the provisions of this law. Imported manufactured tobacco, when it does not exceed 2 kilograms, is exempt from these provisions.

The exportation of manufactured or leaf tobacco is free from all duty or tax; but in order to export the article, a permit must be previously obtained from the Government, the exporter binding himself to present, within the time that may be established and to the authority that may be designated, a voucher from the collector of the custom-house through which the tobacco has been exported.

PRICE OF PUBLIC LANDS.

The President of the State, in the exercise of his powers, decrees:

ARTICLE I. The basis of the price for each manzana (1.727 acres) of the public lands is as follows: Two dollars ($0.936 United States currency) for grazing lands; three dollars ($1.404 United States currency) for arable or agricultural lands; five dollars ($2.34 United States currency) for arable lands capable of irrigation; and one dollar ($0.468 United States currency) additional for each manzana (1.727 acres) of whichsoever class of lands above referred to upon which are growing woods suitable for building, dye, and cabinet purposes.

ART. II. Two-thirds of the established prices in the foregoing article shall be paid in cash, and the remainder in legally liquidated and recognized documents of public credit.

ART. III. The accountant-general will issue to the revenue officers the necessary instructions for the concellation of such documents.

ART. IV. The present law is operative from the date of its publication, and all laws contrary hereto are repealed.

Given at Managua on the 21st day of May, 1897

J. S. ZELAYA.

By the minister of finance:

ENRIQUE C. LÓPEZ.

UNITED STATES.

COMMERCE WITH THE LATIN-AMERICAN COUNTRIES IN APRIL, 1897, COMPARED WITH THAT IN APRIL, 1896.

According to the Monthly Summary of Finance and Commerce, issued by the Bureau of Statistics of the Treasury Department, the total value of the imports of the United States for April, 1897, was $101,317,792, compared with $58,649,579 for the month of April, 1896.

The total value of domestic exports was in April, 1897, $76,097,805, against $69,402,585 in April, 1896.

The importations from the Latin-American Republics are given in detail as below:

Logwood.

Country.	April, 1896.	April, 1897.
Central America	$7,825	.....
Mexico	1,934	$1,334
Coal, bituminous.		
Mexico	$14,087	$20,130
Cocoa or cacao, crude.		
Central America	.....	$209
Brazil	$740	9,833
Other South America	47,634	31,391
Coffee.		
Central America	$1,447,065	$1,200,861
Mexico	670,601	1,146,811
Brazil	3,823,826	3,547,546
Other South America	1,075,940	725,920
Cotton, raw.		
South America	$39,275	.....
Sisal grass (Henequen).		
Mexico	$223,242	$281,655

Fruits—Bananas.

	April, 1896.	April, 1897.
Central America	$147,065	$207,174
South America	77,653	40,972

Oranges.

Mexico	$498	$497

Hides and skins.

Central America	$12,998	$14,091
Mexico	87,556	231,167
South America	599,388	959,303

India rubber, crude.

Central America	$19,907	$35,262
Mexico	4,560	5,535
Brazil	1,107,740	904,891
Other South America	28,291	29,585

Jewelry.

Mexico	$334	$1,380

Lead in pigs, bars, etc.

Mexico	$105,846	$100,123

Spices.

Mexico	$2,283	$1,221

Sugar, not above No. 16 Dutch standard.

Mexico	$8,447	$1,306
Brazil	954,675	254,529
Other South America	155,856	494,146

Tobacco, leaf.

Mexico	$3,398	$38,202

Wood, mahogany.

Central America	.....	$27,105
Mexico	$9,402	34,107
South America	6,429	3,806

The following figures show the importation of wool into the United States from South America:

	April, 1896.	April, 1897.
Class 1 (clothing)	$284,836	$1,445,029
Class 2 (combing)	135,653	204,749
Class 3 (carpet)	380,860	290,954

Exports of Domestic Merchandise.

Agricultural implements.

Country.	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$11,702	$20,866
Central America	1,443	7,120
Santo Domingo	84	375
Argentina	41,212	2,690
Brazil	3,473	1,260
Colombia	203	364
Other South America	15,000	5,063

Animals—Cattle.

Mexico	$1,390	$1,400
Central America	618	800
South America	575	.....

Hogs.

Mexico	$17,977	$1,575

Sheep.

Mexico	$178	$840
South America	1,041	867

Books, maps, engravings, and other printed matter.

Mexico	$7,241	$6,083
Central America	5,261	3,495
Santo Domingo	.....	114
Argentina	4,038	1,630
Brazil	2,478	23,068
Colombia	2,497	.....
Other South America	6,149	7,293

Breadstuffs—Corn.

Mexico	$114,282	$252,731
Central America	5,127	6,554
Santo Domingo	47	80
South America	905	1,113

Wheat.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico		
Central America	$3,633	$2,100
South America	58	305

Wheat flour.

Mexico	$8,411	$10,242
Central America	90,051	99,629
Santo Domingo	9,357	17,673
Brazil	317,271	465,543
Colombia	40,508	41,842
Other South America	147,540	155,289

Carriages, cars, and parts of.

Mexico	$86,950	$39,800
Central America	6,594	8,354
Santo Domingo	685	660
Argentina	4,053	5,382
Brazil	10,828	820
Colombia	2,721	91
Other South America	13,026	3,409

Coal.

Mexico	$54,853	$66,900
Central America	1,712	1,967
Santo Domingo	2,281	1,132
Brazil	16,724	
Colombia	5,199	6,314
Other South America	5,134	795

Copper in ingots and bars.

Mexico		$1,703

Cotton, raw.

Mexico	$64,120	$37,718

Cotton, manufactures of—Cloths.

Mexico	$51,883	$45,010
Central America	60,185	48,426
Santo Domingo	6,064	6,947
Argentina	14,846	12,483
Brazil	76,112	55,565
Colombia	30,033	33,927
Other South America	113,524	130,489

Cotton—Wearing apparel.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$26,916	$33,431
Central America	15,390	15,827
Santo Domingo	702	4,171
Argentina	2,112	4,046
Brazil	5,313	4,099
Colombia	3,980	3,719
Other South America	6,875	3,027

Cycles, and parts of.

Mexico	$2,713	$7,687
Central America	5,447	1,319
Santo Domingo	75	1,006
Argentina	263	3,823
Brazil	294	4,177
Colombia	672	1,205
Other South America	1,230	7,163

Fruits and nuts.

Mexico	$5,433	$4,657
Central America	4,184	4,837
Santo Domingo	108	31
Argentina	200	.....
Brazil	809	527
Colombia	610	717
Other South America	1,640	1,358

Hops.

Mexico	$304	$3,560
Central America	869	102
South America	172	147

Iron and steel—Builders' hardware, and saws and tools.

Mexico	$153,145	$56,529
Central America	14,395	16,624
Santo Domingo	1,038	1,544
Argentina	20,159	12,298
Brazil	23,473	23,816
Colombia	9,165	5,175
Other South America	21,838	20,744

Sewing machines, and parts of.

Mexico	$25,956	$14,644
Central America	10,268	4,023
Santo Domingo	111	106
Argentina	10,042	135
Brazil	11,333	9,124
Colombia	9,195	9,919
Other South America	8,477	7,049

Other machinery.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$225,515	$286,930
Central America	35,111	29,588
Santo Domingo	5,004	2,861
Argentina	25,203	51,461
Brazil	79,288	32,401
Colombia	27,276	8,302
Other South America	31,819	49,551

Leather, other than sole.

Mexico	$2,902	$829
Central America	160	495
Santo Domingo		242
Brazil	1,363	2,283
Colombia	796	110
Other South America	991	554

Naval stores.

Mexico	$1,659	$501
Central America	2,028	2,203
Santo Domingo		1,069
Argentina		
Brazil	15,627	5,873
Colombia	1,250	1,893
Other South America	4,778	4,145

Turpentine, spirits of.

Mexico	$217	$488
Central America	289	484
Santo Domingo		29
Argentina	2,142	173
Brazil	1,542	797
Colombia	508	603
Other South America	1,786	4,029

Oils, mineral, crude.

Mexico	$43,498	$38,071

Oils, mineral, refined or manufactured.

Mexico	$8,540	$14,260
Central America	16,106	6,374
Santo Domingo	3,533	4,524
Argentina	167,108	24,742
Brazil	83,669	167,534
Colombia	16,147	7,926
Other South America	118,222	82,798

Oils, vegetable.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$11,292	$9,215
Central America	32	361
Santo Domingo	1,895	2,200
Argentina	940	.....
Brazil	8,670	29,278
Other South America	6,546	6,582

Paraffin, and paraffin wax.

Mexico	$4,215	$7,221
Central America	2,035	4,438
Brazil	725	958
Other South America	1,153	.....

Provisions—Canned beef.

Mexico	$852	$781
Central America	2,046	2,919
Santo Domingo	.....	.....
Argentina	.....	.....
Brazil	2,676	1,040
Colombia	1,087	556
Other South America	913	1,388

Beef, salted or pickled.

Mexico	$73	$105
Central America	2,733	2,208
Santo Domingo	123	132
Brazil	470	255
Colombia	1,047	1,870
Other South America	18,737	10,316

Tallow.

Mexico	$8,305	$3,354
Central America	7,745	8,055
Santo Domingo	199	4,942
Brazil	20	84
Colombia	942	533
Other South America	236	1,080

Bacon.

Mexico	$542	$513
Central America	1,637	1,797
Santo Domingo	148	414
Brazil	24,628	142,641
Colombia	168	245
Other South America	2,156	3,483

Hams.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$2,741	$1,886
Central America	2,085	3,183
Santo Domingo	336	773
Brazil	150	165
Colombia	1,002	1,621
Other South America	7,724	6,474

Pork.

Central America	$4,921	$6,794
Santo Domingo	223	390
Brazil	717	11,430
Colombia	847	1,129
Other South America	21,280	15,143

Lard.

Mexico	$18,176	$26,389
Central America	10,107	10,131
Santo Domingo	1,035	3,192
Argentina		
Brazil	112,556	93,554
Colombia	14,689	14,875
Other South America	63,204	60,330

Oleo and oleomargarine.

Mexico	$119	
Central America		
Colombia	361	$220
Other South America	1,323	1,149

Dairy products—Butter.

Mexico	$2,893	$4,259
Central America	3,608	3,709
Santo Domingo	497	672
Brazil	3,981	1,371
Other South America	5,516	8,232

Cheese.

Mexico	$1,232	$1,182
Central America	1,179	1,838
Santo Domingo	240	649
Brazil		
Colombia	776	1,116
Other South America	2,359	1,680

Seeds.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$1, 390	$2, 989
Central America	1, 005	1, 165
Santo Domingo		49
Argentina	133	40
Colombia	277	97
Other South America	359	162

Sugar, refined.

Mexico	$762	$378
Central America	7, 507	2, 731
Santo Domingo	215	150
Argentina		
Colombia	9, 871	2, 932
Other South America	42	852

Tobacco, unmanufactured.

Mexico	$12, 558	$11, 959
Central America	202	312
Argentina	1, 539	
Colombia	404	231
Other South America	9, 876	5, 334

Tobacco, manufactures of.

Mexico	$245	$947
Central America	12, 516	7, 196
Argentina	12, 689	204
Brazil		
Colombia	474	149
Other South America	6, 645	5, 755

Wood, timber, and unmanufactured.

Mexico	$10, 578	$23, 341
Central America	6, 928	6, 972
Argentina	8, 776	
Brazil		6, 500
Colombia	4, 709	7, 874
Other South America	231	214

Lumber—Boards, deals, planks, etc.

Mexico	$53, 253	$114, 821
Central America	2, 403	13, 749
Santo Domingo	5, 991	3, 195
Argentina	30, 647	17, 978
Brazil	42, 472	48, 303
Colombia	3, 290	3, 422
Other South America	72, 584	49, 817

All other lumber.

	April, 1896.	April, 1897.
Mexico	$31, 518	$26, 537
Central America	3, 940	2, 475
Santo Domingo	1, 160	1, 280
Argentina	17, 614	3, 355
Brazil	1, 338	1, 767
Colombia	2, 928	528
Other South America	3, 053	3, 728

Wood, manufactures of.

Mexico	$27, 504	$37, 030
Central America	20, 339	15, 271
Santo Domingo	940	1, 852
Argentina	3, 945	5, 910
Brazil	8, 499	6, 200
Colombia	3, 546	3, 755
Other South America	12, 982	16, 030

Wool, raw.

Mexico	$26, 903	.....

TRADE WITH LATIN AMERICA—MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement, from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department. Worthington C. Ford, Chief, showing the trade between United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of May, 1897, corrected to July 1, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for May, for example, are not published until some time early in July. It is hoped, however, that with the special co-operation of the Bureau of Statistics, the Monthly Bulletin will be enabled to furnish its readers every month with the figures of leading articles in the Latin-American trade in advance of their official publication by the United States Treasury.

Imports and exports, May, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Logwood (tons), imported from—				
Central America				
Mexico	98	$2,760	22	$545
British West Indies	769	16,672	977	16,499
Cuba				
Other West Indies	1,641	40,668	1,819	37,378
Other countries			347	5,093
Cocoa, etc. (pounds), imported from—				
Central America				
British West Indies	1,169,858	117,104	1,162,628	113,407
Other West Indies	44,692	2,218	24,218	1,870
Brazil	27,038	2,474	78,207	8,372
Other South America	660,488	79,034	1,186,467	115,553
Coffee (pounds), imported from—				
Central America	6,442,409	1,092,405	4,354,167	691,354
Mexico	1,386,241	230,564	2,692,682	380,358
West Indies	493,917	72,695	952,997	68,903
Brazil	19,079,565	2,390,562	45,469,329	3,721,066
Other South America	6,723,455	1,018,510	6,050,711	807,761
Fibers:				
Sisal grass (tons), imported from—				
Mexico	7,363	504,017	5,071	283,637
Other countries			76	5,045
Total	7,363	504,017	5,147	288,682
Bananas, imported from—				
Central American States		201,023		183,668
British West Indies		169,652		209,612
Cuba		97,966		
South America		77,099		137,073
Hawaiian Islands		6,544		3,371
Other countries		1,072		3,500
Oranges, imported from—				
Mexico		143		10
British West Indies		2,052		4,225
Cuba		10		5
Hides and skins (pounds), imported from—				
Central American States	148,076	20,962	99,862	13,613
Mexico	663,189	80,628	829,801	97,833
West Indies	390,015	31,888	945,753	79,317
South America	5,512,549	669,091	6,557,965	1,046,835
India rubber, crude (pounds), imported from—				
Central America	156,678	63,468	96,719	41,164
Mexico	22,425	6,912	7,237	2,121
West Indies	4,973	2,092	143	43
Brazil	1,435,440	594,033	1,693,234	981,357
Other South America	110,457	37,419	95,739	35,059
Lead, pigs, bars, etc. (pounds), imported from—				
Mexico	9,108,020	94,024	15,290,018	165,592

Imports and exports, May, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Sugar not above No. 16 Dutch standard (pounds) imported from—				
Central America				
Mexico	495, 141	$6, 809	43, 648	$582
West Indies:				
British	51, 100, 627	1, 203, 962	75, 006, 970	1, 402, 334
Cuba	75, 307, 171	2, 023, 429	136, 440, 843	2, 797, 692
Other West Indies	38, 318, 149	891, 753	46, 421, 820	789, 364
Brazil	25, 966, 611	576, 419	1, 213, 092	21, 230
Other South America	4, 815, 169	102, 899	4, 693, 993	80, 112
Hawaiian Islands	49, 044, 692	1, 743, 775	43, 730, 125	1, 248, 942
Tobacco, leaf, imported from (pounds)—				
Mexico	12, 120	2, 831	57, 255	26, 287
Cuba	3, 096, 864	1, 447, 518	350, 234	228, 369
Wood: Mahogany (M feet), imported from—				
Central America	591	15, 423	4	220
Mexico	973	27, 038	1, 127	39, 272
Cuba	98	5, 288	22	1, 225
Other West Indies			21	1, 443
South America	2	394		
Wools (pounds), imported from—				
Class 1—				
South America	120, 886	11, 038	7, 565, 266	990, 462
Class 2—				
South America	262, 069	40, 426	3, 440, 969	491, 317
Class 3—				
South America	4, 346, 037	427, 019	5, 445, 029	453, 780

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES.

Agricultural implements—				
Exported to—				
Mexico		9, 907		8, 221
Central American States and British Honduras		894		3, 932
Cuba				1, 645
Puerto Rico		99		198
Santo Domingo		840		56
Other West Indies and Bermuda		482		640
Argentina		10, 072		5, 110
Brazil		2, 079		1, 153
Colombia		140		65
Other South America		20, 317		4, 171
Books, maps, engravings, and other printed matter:				
Mexico		42, 408		4, 743
Central American States and British Honduras		5, 670		3, 496

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Books, maps, engravings, and other printed matter—Cont'd.				
Cuba		$1,861		$9,479
Puerto Rico		791		242
Santo Domingo				5
Other West Indies and Bermuda		1,566		3,336
Argentina		1,486		5,561
Brazil		5,604		22,643
Colombia		5,618		895
Other South America		18,207		3,009
Breadstuffs:				
Corn (bushels)—				
Mexico	234,760	88,203	362,211	131,461
Central American States and British Honduras	5,813	2,576	14,397	7,774
Cuba	3,935	1,670	142,382	52,531
Puerto Rico	400	176		
Santo Domingo	341	152	100	46
Other West Indies and Bermuda	44,750	19,267	52,484	17,456
South America	350	147	687	261
Wheat (bushels)—				
Mexico	10	7		
Central American States and British Honduras	5,333	4,160	7,569	7,785
West Indies and Bermuda	93	75		
Other South America	590	474	157	167
Wheat flour (barrels)—				
Mexico	4,756	17,288	2,772	12,016
Central American States and British Honduras	27,061	103,152	33,482	153,310
Cuba	19,814	71,150	5,453	26,189
Puerto Rico	3,592	13,964	20,584	89,283
Santo Domingo	1,778	6,961	2,667	12,347
Other West Indies and Bermuda	71,206	262,051	64,856	283,028
Brazil	64,707	264,163	53,124	249,902
Colombia	9,590	40,599	8,729	41,573
Other South America	27,480	100,284	21,568	91,682
Carriages, cars, and parts of, including—				
Carriages and vehicles		162,007		190,501
Cars, passenger and freight, for railroads		84,097		69,983
Exported to—				
Mexico		80,676		21,045
Central American States and British Honduras		3,422		3,896
Cuba		503		113
Puerto Rico		205		974
Santo Domingo		443		6,073
Other West Indies and Bermuda		13,018		4,584

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Carriages, cars, and parts of, including—Continued.				
Exported to—Continued.				
Argentina		$13, 292		$9, 934
Brazil		5, 079		15, 692
Colombia		797		1, 589
Other South America		9, 513		6, 577
Coal: Exported to (tons)—				
Mexico	12, 200	39, 861	17, 752	49, 517
Central American States and British Honduras	202	1, 200	779	2, 950
Cuba	11, 805	28, 402	30, 027	69, 903
Puerto Rico			50	260
Santo Domingo	239	726	373	966
Other West Indies and Bermuda	13, 247	36, 662	10, 925	29, 012
Brazil	510	1, 331	1	2
Colombia	100	275	5	100
Other South America	313	1, 153	1, 152	6, 467
Cotton manufactures:				
Mexico	909, 060	59, 935	705, 005	41, 883
Central American States and British Honduras	692, 878	39, 801	614, 395	30, 088
Cuba	6, 500	650	27, 310	2, 824
Puerto Rico	54, 540	2, 149	3, 616	380
Santo Domingo	145, 662	7, 320	69, 592	3, 487
Other West Indies and Bermuda	869, 200	47, 173	809, 141	46, 397
Argentina	132, 926	10, 372	33, 722	3, 717
Brazil	896, 541	68, 330	622, 286	46, 717
Colombia	689, 902	36, 359	545, 338	32, 853
Other South America	2, 382, 096	131, 747	1, 810, 555	80, 427
Wearing apparel		49, 651		81, 292
All other		270, 639		257, 218
Exported to—				
Mexico		24, 581		24, 525
Central American States and British Honduras		11, 505		17, 234
Cuba		3, 653		2, 118
Puerto Rico		84		54
Santo Domingo		2, 408		1, 960
Other West Indies and Bermuda		7, 913		4, 421
Argentina		4, 727		1, 107
Brazil		6, 102		4, 647
Colombia		3, 742		4, 576
Other South America		6, 223		2, 647
Cycles and parts of:				
Mexico		2, 129		6, 170
Central American States and British Honduras		4, 029		2, 122
Cuba		1, 535		1, 351
Puerto Rico		1, 308		150
Santo Domingo				90

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cycles, and parts of—Continued.				
Other West Indies and Bermuda		$2,732		$13,582
Argentina				2,262
Brazil		977		3,873
Colombia		3,849		2,235
Other South America		612		6,096
Iron and steel, and manufactures of:				
Builders' hardware and saws and tools exported to—				
Mexico		48,871		59,909
Central American States and British Honduras		17,910		11,335
Cuba		5,100		6,605
Puerto Rico		1,249		191
Santo Domingo		1,560		721
Other West Indies and Bermuda		7,261		5,143
Argentina		10,328		8,984
Brazil		25,964		17,074
Colombia		7,840		11,004
Other South America		33,475		18,860
Machinery—				
Sewing machines, and parts of—				
Mexico		30,500		16,876
Central American States and British Honduras		7,566		4,924
Cuba		374		241
Puerto Rico		101		24
Santo Domingo		218		550
Other West Indies and Bermuda		1,744		1,029
Argentina		11,280		1,775
Brazil		8,547		7,401
Colombia		5,266		11,945
Other South America		15,941		10,699
Other machinery exported to—				
Mexico		242,471		368,800
Central American States and British Honduras		32,912		24,650
Cuba		19,024		12,812
Puerto Rico		1,643		501
Santo Domingo		4,437		3,752
Other West Indies and Bermuda		8,321		5,707
Argentina		32,036		38,869
Brazil		108,243		38,381
Colombia		39,539		7,423
Other South America		35,802		27,143

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Leather, and manufactures of:				
Leather, sole (pounds)—				
West Indies and Bermuda.	5,433	$1,157	1,634	$343
South America	1,021	163	.....	.....
Leather, other, including buff, grain, splits, and all finished upper leather, patent or enameled, exported to—				
Mexico	.....	1,397	.....	588
Central American States and British Honduras	.....	353	.....	.....
Cuba	.....	1,183	.....	9
Puerto Rico	.....	.....	.....	91
Santo Domingo	.....	.....	.....	256
Other West Indies and Bermuda	.....	1,033	.....	1,369
Argentina	.....	.....	.....	.....
Brazil	.....	195	.....	1,243
Colombia	.....	125	.....	92
Other South America	.....	591	.....	329
Naval stores:				
Exported to (barrels)—				
Mexico	974	2,857	93	264
Central American States and British Honduras	582	1,677	906	2,081
Cuba	198	390	222	417
Puerto Rico	258	509	10	25
Santo Domingo	169	423	16	36
Other West Indies and Bermuda	196	418	398	831
Argentina	7,059	14,945	.....	.....
Brazil	12,839	23,969	5,127	10,218
Colombia	238	472	388	840
Other South America	3,932	8,210	9,541	15,463
Turpentine, spirits of (gallons)—				
Mexico	549	175	722	229
Central American States and British Honduras	599	180	575	184
Cuba	3,656	1,103	3,350	1,087
Puerto Rico	550	184	186	59
Santo Domingo	10	4	60	24
Other West Indies and Bermuda	1,679	535	1,518	518
Argentina	12,660	3,534	5,250	1,693
Brazil	22,861	6,561	4,520	1,550
Colombia	926	404	1,151	470
Other South America	24,833	7,958	3,809	1,321
Oils:				
Mineral, crude, including all natural oils, without regard to gravity (gallons)—				
Mexico	640,070	33,538	765,333	36,774
Cuba	289,517	23,777	100,000	3,200

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Oils—Continued.				
Mineral, refined or manufactured, including naphthas and all lighter products of distillation, illuminating, lubricating, and heavy paraffin oil—				
Exported to (gallons)—				
Mexico	85, 140	$17, 461	72, 309	$14, 626
Central American States and British Honduras	56, 021	9, 335	191, 063	20, 534
Cuba	2, 788	957	613	285
Puerto Rico	23, 160	3, 212	9, 428	998
Santo Domingo	23, 826	2, 565	182, 892	15, 163
Other West Indies and Bermuda	420, 057	41, 899	264, 783	23, 494
Argentina	1, 215, 092	155, 044	710, 209	79, 028
Brazil	904, 564	92, 371	1, 890, 428	167, 569
Colombia	71, 475	8, 775	76, 516	7, 363
Other South America	1, 383, 401	133, 681	651, 260	58, 932
Vegetable—				
Cotton-seed oil (gallons)—				
Mexico	83, 450	20, 256	248, 000	49, 917
Central American States and British Honduras	376	112	950	316
Cuba				
Puerto Rico				
Santo Domingo	5, 207	2, 101	7, 732	2, 280
Other West Indies and Bermuda	58, 584	15, 769	31, 137	8, 139
Argentina				
Brazil	58, 442	16, 760	60, 243	16, 148
Other South America	9, 485	2, 936	12, 064	3, 650
Paraffin and paraffin wax (pounds):				
Mexico	57, 589	3, 307	184, 328	9, 180
Central American States and British Honduras	19, 050	1, 228	23, 700	1, 221
West Indies and Bermuda	2, 495	94	6, 125	207
Brazil	11, 482	732	7, 820	347
Other South America	14, 955	679	19, 420	1, 057
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Meat products—				
Beef products—				
Canned (pounds)—				
Mexico	3, 113	339	5, 303	565
Central American States and British Honduras	11, 319	1, 284	40, 486	5, 144
Cuba			590	46
Puerto Rico			240	20
Santo Domingo	200	15	236	21

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Beef products—Cont'd.				
Canned (pounds)—Continued.				
Other West Indies and Bermuda	27,863	$2,541	24,422	$2,164
Argentina			1,100	84
Brazil	6,700	517	4,950	393
Colombia	3,325	259	3,760	336
Other South America	6,226	501	10,944	938
Beef, salted or pickled, and other cured, exported to (pounds)—				
Mexico	100	6		
Central American States and British Honduras	40,450	2,038	41,644	2,027
Cuba	3,200	128	12,800	591
Puerto Rico	1,000	44	2,800	150
Santo Domingo	2,000	80	500	21
Other West Indies and Bermuda	730,070	35,275	451,768	19,876
Brazil	7,200	388	2,000	95
Colombia	21,800	1,046	45,423	2,039
Other South America	318,773	16,563	55,500	2,884
Tallow (pounds):				
Mexico	155,415	5,880	30,603	1,116
Central American States and British Honduras	197,092	8,910	165,491	7,303
Cuba	151,658	5,036	38,820	1,800
Puerto Rico				
Santo Domingo	54,582	2,415	400	21
Other West Indies and Bermuda	52,895	2,273	239,823	9,942
Brazil	820	38	49,856	2,020
Colombia	19,890	826	30,116	1,225
Other South America	12,669	571	9,469	502
Hog products—				
Bacon (pounds)—				
Mexico	4,780	462	9,842	936
Central American States and British Honduras	20,041	1,357	30,026	2,182

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Hog products—Cont'd.				
Bacon (pounds)—Continued.				
Cuba	407, 842	$24, 310	989, 498	$60, 469
Puerto Rico	14, 431	796	9, 962	595
Santo Domingo	500	36	2, 777	164
Other West Indies and Bermuda	29, 422	2, 239	47, 889	3, 669
Brazil	1, 264, 121	82, 150	767, 070	46, 180
Colombia	526	36	3, 828	285
Other South America	26, 781	1, 727	6, 379	439
Hams (pounds)—				
Mexico	13, 715	1, 650	23, 460	2, 435
Central American States and British Honduras	18, 424	2, 028	31, 731	3, 447
Cuba	287, 653	25, 894	317, 876	31, 750
Puerto Rico	48, 015	4, 331	34, 721	3, 126
Santo Domingo	2, 273	248	2, 257	260
Other West Indies and Bermuda	105, 112	10, 593	98, 363	8, 982
Brazil				
Colombia	10, 348	943	14, 607	1, 400
Other South America	57, 548	6, 517	56, 822	6, 526
Pork (pounds)—exported to—				
Central American States and British Honduras	104, 400	4, 964	105, 350	4, 992
Cuba	18, 400	850	14, 600	674
Puerto Rico	470, 800	22, 989	255, 800	11, 907
Santo Domingo	3, 200	138	5, 900	267
Other West Indies and Bermuda	2, 147, 508	107, 186	1, 416, 700	64, 214
Brazil	84, 100	4, 840	3, 000	165
Colombia	8, 200	409	22, 022	1, 038
Other South America	117, 500	5, 710	67, 800	3, 753
Lard (pounds)—				
Mexico	262, 917	12, 503	659, 958	30, 304
Central American States and British Honduras	140, 201	8, 804	197, 342	10, 532
Cuba	2, 803, 042	146, 309	1, 963, 372	91, 623
Puerto Rico	346, 095	18, 008	287, 921	14, 311
Santo Domingo	30, 776	1, 652	23, 595	1, 326

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Hog products—Cont'd.				
Lard (pounds)—Continued.				
Other West Indies and Bermuda	646, 114	$39, 446	482, 640	$27, 308
Argentina	11, 160	670	12, 276	775
Brazil	1, 390, 443	85, 958	1, 031, 540	59, 979
Colombia	145, 222	8, 575	224, 678	12, 714
Other South America	844, 961	50, 350	1, 040, 255	57, 391
Oleo and oleomargarine (pounds), exported to—				
United Kingdom	853, 887	55, 099	376, 030	25, 657
Germany	1, 940, 024	126, 446	2, 220, 723	112, 599
Other Europe	6, 998, 484	485, 295	7, 825, 850	467, 170
British North America	38, 222	1, 849	68, 963	3, 370
Mexico	986	105	.....	.....
Central American States and British Honduras	.....	.....	.....	.....
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Other West Indies and Bermuda	241, 120	23, 012	108, 625	11, 429
Colombia	11, 680	1, 125	12, 700	1, 052
Other South America	9, 400	831	2, 980	283
Dairy products—				
Butter (pounds)—				
Mexico	17, 449	2, 865	21, 520	3, 259
Central American States and British Honduras	22, 529	3, 704	19, 844	3, 167
Cuba	2, 551	463	4, 344	827
Puerto Rico	.....	.....	6, 700	784
Santo Domingo	2, 186	268	3, 980	571
Other West Indies and Bermuda	181, 536	27, 549	140, 050	20, 589
Brazil	17, 932	2, 402	32, 665	3, 850
Colombia	11, 622	1, 708	19, 403	2, 527
Other South America	54, 361	7, 410	57, 216	7, 295
Cheese (pounds)—				
Mexico	7, 897	869	4, 943	565
Central American States and British Honduras	10, 739	1, 183	12, 515	1, 574
Cuba	1, 660	306	5, 272	1, 041
Puerto Rico	2, 212	238	1, 400	185

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Dairy products—Continued.				
Cheese (pounds)—Cont'd.				
Santo Domingo	2,935	$237	2,220	$296
Other West Indies and Bermuda	78,120	8,902	78,687	10,297
Brazil	267	30	.....	.....
Colombia	6,485	787	9,354	1,190
Other South America	1,699	195	3,161	437
Seeds, including clover, cotton, flaxseed or linseed, timothy, etc., exported to—				
Mexico	.....	980	.....	661
Central American States and British Honduras	.....	882	.....	354
Cuba	.....	25	.....	46
Puerto Rico	.....	.....	.....	18
Santo Domingo	.....	46	.....	45
Other West Indies and Bermuda	.....	209	.....	162
Argentina	.....	.....	.....	.....
Brazil	.....	320	.....	7
Colombia	.....	301	.....	258
Other South America	.....	547	.....	122
Sugar, refined (pounds):				
Mexico	107,878	5,989	71,191	3,206
Central American States and British Honduras	199,151	9,895	139,141	6,144
Santo Domingo	400	24	2,676	139
Other West Indies and Bermuda	228,447	13,267	126,736	6,149
Argentina	.....	.....	.....	.....
Colombia	174,914	8,910	44,717	2,100
Other South America	9,120	494	.....	.....
Tobacco:				
Unmanufactured, exported to (pounds)—				
Mexico	114,963	9,747	94,454	5,400
Central American States and British Honduras	37,156	3,961	2,465	215
West Indies and Bermuda	262,464	23,697	171,856	15,767
Argentina	.....	.....	.....	.....
Colombia	5,150	673	.....	.....
Other South America	28,496	3,927	58,379	5,450
Manufactures of, including cigars and cigar ttes, exported to (M)—				
Mexico	.....	851	.....	416
Central American States and British Honduras	.....	6,715	.....	4,824
Cuba	.....	6,832	.....	25,135
Other West Indies and Bermuda	.....	15,469	.....	12,097
Argentina	.....	.....	.....	357

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobocco—Continued.				
Manufactures of, including cigars and cigarettes, exported to (M)—Continued.				
Brazil		$120		
Colombia		254		$23
Other South America		5,326		8,041
Wood, and manufactures of:				
Timber and unmanufactured wood—				
Sawed ..... M feet.	56,355	620,735	64,370	643,926
Hewn ..... cubic feet.	1,256,616	280,884	1,664,592	355,328
Logs, and other		259,960		337,895
Exported to—				
Mexico		28,350		6,589
Exported to—				
Central American States and British Honduras		68,213		1,954
Cuba				353
Other West Indies and Bermuda		732		1,390
Argentina		221		283
Brazil				2,240
Colombia		548		3,864
Other South America		3,850		3,310
Lumber, including boards, deals, and planks, and joists and scantling, exported to (M feet)—				
Mexico	6,600	89,979	9,085	147,047
Central American States and British Honduras	1,532	13,655	1,499	14,596
Cuba	1,454	18,588	1,881	18,163
Puerto Rico	719	9,152	550	8,092
Santo Domingo	996	11,887	864	15,740
Other West Indies and Bermuda	3,037	47,362	3,333	50,287
Argentina	6,311	89,865	4,889	56,675
Brazil	7,723	95,559	3,714	43,995
Colombia	656	7,994	1,105	12,159
Other South America	6,881	69,934	3,770	37,884
All other lumber, including shingles, shooks (box), etc., exported to—				
Mexico		26,424		39,107
Central American States and British Honduras		13,141		5,452
Cuba		5,335		5,912
Puerto Rico		1,711		4,731
Santo Domingo		560		
Other West Indies and Bermuda		9,578		11,427
Argentina		23,402		24,212
Brazil		962		1,231

Imports and exports, May, 1897—Continued.

EXPORTS OF MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	May—			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wood, and manufactures of—Continued.				
All other lumber, including shingles, shooks (box), etc., exported to—Continued.				
Colombia		$1,569		$1,204
Other South America		47,331		12,354
British Australasia		6,171		7,279
Other Asia and Oceanica		2,792		7,730
Africa		10,998		27,348
Other countries		1,158		
Manufactures of doors, sash and blinds, moldings, trimmings, and other house furnishings, hogsheads and barrels, empty, household furniture, wooden ware, etc., exported to—				
Mexico		37,981		29,871
Central American States and British Honduras		18,356		12,902
Cuba		7,380		7,902
Puerto Rico		1,557		664
Santo Domingo		924		1,560
Other West Indies and Bermuda		18,141		12,679
Argentina		2,763		2,535
Brazil		5,489		4,913
Colombia		3,668		3,936
Other South America		16,742		8,011
Wool, and manufactures of:				
Wool, raw (pounds), exported to—				
Mexico	399,968	29,391	2,637	520
Manufactures of—*				
Carpets.....yards	28,179	21,760	22,034	17,227
Flannels and blankets		3,212		5,102
Wearing apparel		27,378		28,522
All other manufactures of		24,871		21,145

* Countries not specified.

DISCRIMINATING TONNAGE AND IMPOST DUTIES.

At the instance of Hon. John Sherman, Secretary of State of the United States, and in recognition of the right of all nations to protect their shipping by discriminating duties, as Mexico is now doing for her sailing vessels, an amendment to the navigation law of the United States has been incorporated in the tariff bill now

pending in the United States Congress, which may be made of benefit to the merchant marine of the several American Republics. At present Mexico is the only country in condition to profit by the change of law. Section 4228 of the Revised Statutes of the United States, by enactment in 1828, provides as follows:

Upon satisfactory proof being given to the President by the Government of any foreign nation that no discriminating duties of tonnage or imposts are imposed or levied in the ports of such nations upon vessels wholly belonging to citizens of the United States, or upon produce, manufactures, or merchandise imported in the same from the United States or from any foreign country, the President may issue his proclamation declaring that the foreign discriminating duties of tonnage and impost within the United States are suspended and discontinued so far as respects the vessels of such foreign nation and the produce, manufactures, or merchandise imported into the United States from such foreign nation or from any other foreign country, the suspension to take effect from the time of such notification being given to the President, and to continue so long as the reciprocal exemption of vessels belonging to citizens of the United States and their cargoes shall be continued, and no longer.

This section is to be modified by adding to it the following clause:

Provided, That the President is authorized, when he is satisfied that it is to the public good, to suspend the operation of sections 4219 and 2502 as to certain classes of merchandise or commodities designated by him, and as to the discriminating tonnage duty on said merchandise or commodities or the vessels of foreign nations carrying the same.

It will therefore be practicable in future treaties for reciprocal trade to admit the vessels of any country to the benefits of protection by discriminating duties. This will be an object to some of the American Republics now with scarcely any ships to their flag upon the high seas, while it is a concession that the United States will find advantageous to grant to her sister Republics in lieu of other favors.

VENEZUELA.

IMMIGRATION AGENCY IN THE UNITED STATES.

The Bureau is indebted to Minister Andrade for a copy of the Official Gazette of Venezuela containing the text of two Executive decrees, establishing in the United States an agency for the promotion of immigration and colonization in Venezuela.

The substance of the decrees is as follows:

The Government of Venezuela issued on the 26th of March, 1897, two decrees, one establishing an agency of information in the United States, the office of which will be in the city of New York, and the other appointing Mr. Manuel Vicente Toledo to take charge of said agency. The functions of the latter will be, besides those ascribed to it in section 2, article 1, of the decree regulating the existing law on immigration and colonization, the following:

To make arrangements with steamship companies for the prices of transportation of immigrants to Venezuela, such price not to exceed 80 "bolivares" for adults and 40 for minors under ten years.

To try to obtain from the United States immigrants, who must be farm hands, and to pay for the land transportation of these to the port where they are to embark, but the sum paid for each individual must not exceed 20 bolivares.

The agency is to send a monthly report to the Government of Venezuela of all the work done during the month, making such suggestions as may be deemed advisable for the better fulfillment of its duties.

Boletín Mensual

DE LA

Oficina de las Repúblicas Americanas

Unión Internacional de Repúblicas Americanas

Vol. V. AGOSTO, 1897. No. 2.

RELACIONES COMERCIALES EN AMÉRICA—II.

LAS FACILIDADES EN LOS TRANSPORTES COMO UN FACTOR EN EL TRÁFICO.*

Al considerar el desarrollo de las relaciones comerciales entre los países del continente americano, la cuestión de mejorar los medios de transporte crece en importancia á medida que avanzamos en el estudio del asunto. La experiencia de todas las naciones comerciales demuestra la necesidad de que cada país posea su propia marina mercante para su tráfico por mar, porque esto no solo aumenta las ganancias en el comercio, sino que contribuye, más ó menos directamente, á fomentar las ventas de mercancías en el exterior. La bandera de una nación en puertos extranjeros sirve de anuncio á los productos de la misma y hace conocer su posición comercial á los consumidores extranjeros. Líneas directas de vapores entre los puertos de un país y los de otros, que pertenezcan á comerciantes de alguno de ellos cuyos barcos sean manejados por marinos del mismo y lleven su bandera, son medios de comercio que facilitan y abaratan el cambio de productos, con beneficio mútuo para los pueblos inmediatamente interesados y sin la intervención de un tercer poder.

*El primero de esta serie de artículos fué publicado en "El Boletín Mensual" correspondiente al mes de julio de 1897, páginas 1–8.

No puede menos de ser obvio que si los transportes comerciales entre dos países se efectúan por medio de un tercero, este último sacará utilidades que de otra suerte se habrían dividido los otros dos. Si esto no fuera así, no habría halago que indujera al tercero á servir de medio de comunicación comercial entre los otros. Pero no es esto todo. El país que hace el transporte de mercancías se lleva á sus proprios puertos una parte considerable de los productos de los otros dos países que trafican entre sí, y de esta manera representa el papel de corredor, que cobra el derecho de peaje, y en consecuencia hace subir el valor de los productos. Es un hecho reconocido que grandes cantidades de efectos americanos van á Europa y aun á los países de este continente por conductos ingleses, belgas, holandeses, alemanes y de otros nacionalidades, por falta de medios directos de comunicación y por la supremacía que aquellos pueblos ejercen en ciertas clases de transportes marítimos. En casi todos los informes de los cónsules de los Estados Unidos, acreditados en naciones marítimas, se insiste en la necesidad de que haya más navíos bajo la bandera americana, como el único medio eficaz de establecer un tráfico directo y de desviar el comercio de las vías artificiales, laboriosamente creadas y cuidadosamente mantenidas y mejoradas durante largos años por los países europeos. Otro tanto puede decirse de las demás repúblicas americanas. No deben esperar solidaridad y aumento en sus relaciones comerciales, mientras no posean una marina mercante proporcionada á la extension de su comercio.

Si tratamos de averiguar á qué se debe que la marina mercante europea haya tomado una parte tan importante en los transportes comerciales de América, encontraremos que probablemente la causa principal de esto ha sido el desarrollo interior de los países del Hemisferio Occidental, que, con las esperanzas de un porvenir brillante, han consagrado todos sus esfuerzos á las absorbentes exigencias de su crecimiento. La invención de la navegación á vapor y la de la locomotora, que se sucedieron una en pos de otra, produjeron efectos económicos y de mayor alcance en el Nuevo Mundo que en el Viejo, que estaba ya densamente poblado, que contaba con medios de comunicación comparativamente fáciles, y que no hizo más que injertar el nuevo sistema en el viejo. Grandes cambios económicos resultaron, pero no

fueron de aquellos que entrañan una alteración radical en los métodos usados en la industria y en el comercio. No había allá territorios vírgenes que explorar, ni El Dorado por explotar, de donde el pico del minero hace brotar tesoros que atraen el capital y la industria como caudalosos ríos. El mar no perdió ninguno de sus atractivos para los espíritus emprendedores y aventureros de la Gran Bretaña y de los países marítimos del Continente. Por el contrario, las nuevas tierras por poblar allende el oceano, atrajeron de Europa una gran corriente de emigración y aumentaron las ganancias de las empresas de navegación y de los que se consagraban á la vida del mar.

Otra cosa sucedía en el Hemisferio Occidental. Aquí todo tendía á llevarse lejos del mar el capital y el trabajo. El vapor y el ferrocarril transportaron el teatro de la actividad humana de los estrechos límites de la costa del Atlántico, á las fértiles planicies, á las florestas incultas, á los vastos y ricos minerales del interior, y la ambición del hombre saltó facilmente, casi sin esfuerzo, hasta regiones que á principios del siglo parecían sumamente remotas, sino inaccesibles. Desde 1800, por ejemplo, el centro de la población de los Estados Unidos ha dejado de estar en la vecindad de Baltimore, Maryland, y se encuentra ahora cerca de 800 millas al oeste, y el área de territorio poblado ha crecido de 305,708 millas cuadradas, ó sea como una octava parte mayor que el Estado de Texas, á cerca de 2,000,000 de millas cuadradas.

El mismo proceso de desarrollo interior y de expansión se ha venido verificando, en grados diversos, en la mayor parte de los países del Hemisferio Occidental. El capital y el trabajo han encontrado su empleo más provechoso no en el comercio extranjero y en la construcción de navíos, sino en derribar bosques, en cultivar la tierra vírgen, en explotar los tesoros escondidos en las minas, y en construir ferrocarriles y vapores á fin de proveer á las exigencias de un tráfico interior que iba en aumento. En algunos de estos países, principalmente en los Estados Unidos y México, las tarifas proteccionistas han contribuido á levantar la industria, y hoy los Estados Unidos es la primera nación manufacturera del mundo, pues emplea, según el censo de 1890, un capital de más de seis billones de pesos y un ejército de cerca de cinco millones de trabajadores. El producto neto de sus manufacturas es de más

de cuatro billones de pesos anualmente. Según Sir Michael G. Mulhall, notable autoridad en materia de estadística, el orden en que figuraban las principales naciones industriales del mundo en 1888, en cuanto al valor de sus manufacturas, calculado en millones de libras esterlinas, era el siguiente:

Estados Unidos	1,443
Reino Unido (Gran Bretaña é Irlanda)	820
Alemania	583
Francia	485
Rusia	363
Austria	253
Italia	121
Bélgica	102

En 1860 las manufacturas de los Estados Unidos ascendían solamente á 393,000,000 de libras esterlinas, ó sean 185,000,000 de libras menos que las del Reino Unido. De suerte que en menos de treinta años los Estados Unidos no solo se sobrepusieron á la primera nación industrial del mundo, sino que aumentaron los productos de sus manufacturas de tal manera, que una cuarta parte del monto total les faltó para que hubieran sido el duplo de lo que produjeron las fábricas inglesas.

Si se toma á los Estados Unidos como un ejemplo del movimiento económico del Hemisferio Occidental, es fácil ver por qué las repúblicas americanas, activa y provechosamente empeñadas en el desarrollo de sus industrias, así como en el de sus grandes y diversas fuentes de riqueza, se han ocupado poco, durante la pasada generación, en la cuestión de transportes marítimos, y han permitido que los países europeos reportaran de éstos utilidades que, comparativamente, parecían insignificantes. Esto se demuestra más claramente con el hecho de que, tratándose de ferrocarriles y vapores para las crecientes necesidades del tráfico interior, no ha habido la misma indiferencia. Nada hay de más notable que el rápido desarrollo de los ferrocarriles, no solamente en los Estados Unidos, sino también en México, el Brasil, la República Argentina, Uruguay, Chile y otros países de la América del Sur. Actualmente tienen los Estados Unidos cerca de 200,000 millas de ferrocarriles, el doble de las que tenían en 1880. México ha estado construyendo ferrocarriles con mucha actividad en estos últimos años, y tiene ahora como

7,000 millas. La República Argentina ha gastado sumas enormes en sus ferrocarrils durante la pasada década, y tiene abiertas al tráfico como 9,000 millas. En el Brasil hay cerca de 8,000 millas. Chile, el primes país que construyó ferrocarriles en la América del Sur, tiene unas 2,000 millas. No hay un solo país del continente sudamericano que no comprenda el valor de los ferrocarriles, como una necesidad para el desarrollo de la industria, y la construcción de suficientes vías férreas para la explotación de las riquezas naturales, es simplemente una cuestión de tiempo.

La importancia que se da á los ferrocarriles, no solo para el desarrollo interior de los paisés, sino también para el crecimiento del tráfico internacional en el Hemisferio Occidental, está demostrada con el proyectado Ferrocarril Intercontinental, cuyos estudios se han hecho ya de acuerdo con lo que dispuso la Conferencia Internacional Americana que se reunió en Washington el 2 de octubre de 1889. Para llevar á cabo el pensamiento, se nombró la Comisión de Ferrocarril Intercontinental, en la que estaban representados los Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Colombia, el Brasil, Venezuela, el Ecuador, el Perú, la República Argentina, el Uruguay y el Paraguay.

La primera reunión de esta Comisión tuvo lugar el 4 de diciembre de 1890, en el salón de recepciones diplomáticas del Departamento de Estado en Washington, y la presidió el Honorable James G. Blaine, Secretario de Estado de los Estados Unidos, quien se expresó en aquella ocasión de esta manera:

Señores: Espero que este día, 4 de diciembre de 1890, sea el principio, el feliz principio de una gran empresa, que haga más fáciles las comunicaciones entre la America del Sur, la del Centro y la del Norte; que una con lazos más estrechos y cordiales á muchas naciones, dando benéficos resultados para la generación presente y para las que están por venir.

La Comisión Ejecutiva que fué nombrada, presentó un informe preliminar el 31 de enero de 1893, en el que dió cuenta de los estudios hechos por el cuerpo de ingenieros. Estos estudios, según el informe que se publicó con fecha 20 de junio 1895, han servido para localizar ciertas líneas ferreas que formarán parte del proyectado ferrocarril. He aquí lo que el citado informe dice:

La Compañía del Ferrocarril Central de Guatemala, cuya

línea principal corre de San José, en el Pacífico, á la ciudad de Guatemala, ha resuelto construir la parte del Ferrocarril Intercontinental que corresponde á Guatemala, y ha comenzado ya los trabajos. La sección que va de Santa María, sobre el Ferrocarril Central, á Santa Lucía, está abierta al tráfico y la obra se continúa hacia Patulul, con la intención de extenderla al noroeste hasta la frontera de México y al sudeste hasta la de El Salvador. La vía y los puentes serán de medida normal, pero al principio el ferrocarril tendrá solamente tres piés de ancho. Se está construyendo este camino con gran solidez. Los puentes son de acero con estribos de piedra y los rieles que ya se han colocado, son de acero y pesan 54 libras. El Ferrocarril Mexicano del Sur está ya abierto hasta Oaxaca, cuatrocientas millas al sur de la ciudad de México, y pronto cubrirá la distancia que media entre ese lugar y la frontera de Guatemala. El Ferrocarril del Sur en México y el Central en Guatemala harán en breve posible el viaje por vía férrea desde Washington hasta la frontera de El Salvador. En este último país el Señor Scherzer está construyendo su línea, y ésta, unida á los ferrocarriles que ya existen en Nicaragua, permitirá al viajero el trasladarse por vía férrea desde los Estados Unidos hasta el lugar donde se piensa abrir el Canal de Nicaragua.

Se han otorgado concesiones para la construcción de un ferrocarril desde la costa del Lago de Nicaragua, al sur, á través del territorio de Costa Rica, y se cree que será construido. Sin embargo, la línea examinada por la Comisión, y que atraviesa la América Central, corre casi continuamente á lo largo del declive del Pacífico, desde la parte noroeste de Guatemala hasta la ciudad de Panamá. En Colombia la ruta tiene dos ramales, uno que sale de Panamá, y el otro de Cartajena, en el Mar Caribe, hasta un punto al sur de Medellín. De aquí parte un ramal para Venezuela. Las líneas que vienen de Panamá y de Cartajena se juntan cerca de Medellín y forman una sola que pasa por el Ecuador, tocando en la capital, Quito, y atravesando el Perú hasta Cuzco. La ruta sigue á lo largo de la costa del Lago Titicaca, al oeste y al sur, hasta llegar á La Paz, capital de Bolivia. Entre La Paz y Huanchaca existe ya un ferrocarril en operación que cubre más de la mitad de la distancia que separa aquellas poblaciones. Va de

Oruro á Huanchaca. De Huaunchaca parten tres rutas, una que es la continuación de la principal, de norte á sur, va hasta Jujuy, en la República Argentina, punto que ya está unido con Buenos Aires por ferrocarril; otra va hacia el este, atravesando Bolivia y el Brasil, á Rio Janeiro; y la tercera se separa de la línea del Brasil en Pomobamba, y tomando una dirección al sudeste, atraviesa el Paraguay y va á parar á la Asunción. El ferrocarril de Oruro une ya á Huanchaca con el puerto de Antofagasta en Chile.

Se verá, pues, que con la construcción de algunas líneas, que serán el vínculo de unión, los continentes norte y sud americanos se enlazarán por medio de un vasto sistema de ferrocarriles, que se extenderá desde los Estados Unidos y á través de México, la América Central, Colombia, el Ecuador y el Perú, hasta Chile, con ramales que irán á Venezuela, Bolivia, el Brasil, la República Argentina, el Paraguay y el Uruguay. Aunque la obra parece inmensa, su construcción, comparada con el número de millas que en estos países existen, es cosa relativamente pequeña. La Comisión se ha ocupado últimamente en revisar sus trabajos y en prepararlos en la oficina que tiene en Washington, para su publicación. El informe final se publicará en tres ó más volúmenes, acompañado de mapas.

La importancia principal de ese ferrocarril no está en lo que á primera vista parece, esto es, en que unirá por medio de una vía de tierra a los Estados Unidos con los países más lejanos de la América del Sur, atravesando dos continentes, sino en las facilidades que ofrecerá al desarrollo de las relaciones comerciales de los países adyacentes, en que abrirá nuevas salidas hacia el mar, en que ayudará á la construcción de uno ó más canales á través del Istmo de Panamá, y en que unirá á todos los países del Nuevo Mundo en un vasto y armonioso plan para el desarrollo de sus industrias. Es la consecuencia final, la última expresión de las tendencias de todos estos países hacia su engrandecimiento, hoy que por primera vez se han combinado y unido como una sola fuerza intercontinental.

De este aspecto de la cuestión pasamos, por fácil y lógica transición, á lo que, después de todo, es la consecuencia natural de la enorme actividad interior de las repúblicas americanas, y de la cual se ha hablado atrás. En los Estados Unidos se nota ya, lo mismo

que en otras repúblicas, aunque en diferente grado, que el desarrollo interior no es más que el precursor de un comercio exterior que va en aumento. Si se construyen ferrocarriles y se establecen líneas de vapores para sacar á la costa los productos del país, es porque se espera que de allí se les podrá remitir al exterior. Si la industria y la agricultura producen más de lo que el país puede consumir, es porque se espera enviar esos productos á otros mercados. El día ha de llegar, y en los Estados Unidos ha llegado ya, en que la producción de todos los países alcance un desarrollo tal, que se desborde. Es entonces que la atención se fija en los mercados extranjeros á fin de tomar una parte del comercio que en ellos se hace.

Una vez que un país entra seriamente en el tráfico marítimo, pronto comprende que para obtener grandes utilidades, ha menester de buques mercantes que lleven sus productos. El capital busca ganancias en los transportes marítimos cuando no encuentra otras empresas más lucrativas, y es tal la importancia que algunas naciones dan á su marina mercante, que se han valido de varios medios, tales como subsidios, primas por las malas y derechos diferenciales, á fin de atraer el capital á ese género de empresas. El éxito que con estos medios se ha obtenido no ha sido uniforme. No se puede dudar que, empleados con discreción, han dado buenos resultados en cuanto á la construcción de marinas mercantes, pero se debe tener mucho ciudado, al imponer derechos y establecer primas, en no llevar las cosas al grado de que los buques nacionales cuesten al fin y á la postre más que los extranjeros. Sabido es que el capital no se deja arrastrar por cuestiones de sentimiento, y es preciso para tener una marina mercante nacional que se considere buen negocio construir navíos y poseerlos.

Un ejemplo de esto se encuentra en lo que ha pasado en Francia. "La Revista del Comercio Exterior," publicada en Paris, dice, con fecha 19 de juno de 1897, lo siguiente.

La decadencia de la marina mercante de Francia es un hecho desgraciadamente innegable; pero las razones á que atribuye eso la Comisión extra-parlamentaria nos parecen del todo insuficientes. La primera condición para que una industria tenga buen éxito, es que cuente con capital á su disposicion. El dinero no hace falta en Francia: es abundante. El interés que se paga sobre el capital cuando se le toma al rédito, es casi ridiculo por su pequeñez. La renta francesa que, por su tipo de capitalización, reglamenta el valor del dinero, pro-

duce menos del 3 por ciento. El tipo del descuento ha sido por muchos años el 2 por ciento. Hemos absorbido millones de valores rusos y enterrado centenares de millones en empresas mineras. Desgraciadamente, los capitalistas franceses son ó demasiado tímidos ó demasiado crédulos. Solamente tienen confianza en el crédito de las naciones; las empresas comerciales ó industriales no les atraen.

La capital política del país, que es al mismo tiempo la capital económica, está lejos del mar. En Londres, en Cristianía, en Copenhague, en Estocolmo, los habitantes se ven obligados á tener cierto conocimiento de los asuntos marítimos y á interesarse en ellos. El capital en nuestro país permanece ignorante de lo que se relaciona con el mar. Solamente en aquellas provincias que tienen costa puede encontrar apoyo nuestra marina mercante, y aún allí se hace difícil. Fuera de la Bretaña, que es una provincia pobre, la agricultura es la ocupación dominante. En los grandes puertos, como Marsella, mucho dinero se gasta en especulaciones y en varias industrias. Unos pocos armadores, algunos viejos marinos y un corto número de gente burguesa, son los únicos recursos con que cuenta la marina mercante para proveerse de capital. Finalmente, la abolicion, en 1866, del impuesto extraordinario sobre la bandera fué otro golpe á los intereses marítimos y preparó la decadencia de nuestra marina nacional.

Aunque parezca una deducción paradójica, hay que convenir en que los grandes subsidios otorgados á las líneas regulares de vapores por llevar las malas, han perjudicado á la marina, porque han creado una competencia privilegiada. El resultado de esto ha sido alejar de los negocios marítimos una parte del capital invertido en ellos. Se redujo el número de astilleros y aumentó el costo de las construcciones navales en Francia. A pesar de que los materiales usados para hacer los navíos eran libres de derechos, la falta de competencia elevó el valor de aquéllos. Por las mismas razones se empleaba más tiempo en construir los barcos que se pedían, y los armadores se vieron obligados á hacerlos fabricar en Inglaterra. La marina mercante es allí tan próspera y los astilleros son tan numerosos, que cada día bajan los precios. La ley que suprimió el impuesto extraordinario sobre la bandera, redujo también el derecho de aduana ó de registro para los navíos de Francia. Apenas si á los astilleros franceses les quedó otro trabajo en que ocuparse que el de hacer reparaciones.

Así es que cuando la ley de enero de 1881 vino á mejorar al mismo tiempo la condición de los astilleros y la de los armadores, las primeras construcciones absorbieron toda las fuerzas de que disponían. La víspera del día en que se emitió la ley, la Compañía Transatlántica compró navíos en Inglaterra, aunque allí solo gozaban de la media prima de navegación. Esto debió haber servido de lección cuando se reformó la ley de 1881. Se debió haber encontrado un medio de asegurar trabajos á los astilleros franceses sin privar por demasiado tiempo á los armadores de los beneficios de la ley. Nos parece que el objeto se habriá conseguido no otorgando más que por dos años la media prima á los buques construidos en el extranjero. Es el tiempo que próximamente se necesita para la construcción de un navío. Los armadores habrían en ese caso comprado barcos en Inglaterra y al mismo tiempo hecho construir otros en los astilleros franceses. Cuando estos últimos hubiéran estado concluidos, habrían vendido los viejos á fin de obtener toda la prima. Los astilleros franceses,

teniendo nuevos trabajos asegurados, habrían aumentado su medios construcción. Pero como no se fijó un límite á la duración de las medias primas sobre navíos extranjeros, éstos han sido conservados y han tomado el lugar de los navíos nuevos, que debían de haber sido construidos en Francia.

El legislador de 1893 quiso reparar el mal y dió en el extremo contrario. Ni una fracción de la prima fué sido concedida á los navíos de construcción extranjera. Los que tenían sus astilleros quedaron dueños de la situación y pudieron dar la ley á los armadores. No satisfechos con la prima, pidieron precios exorbitantes. La ley de 1893 les facilitó los medios de construir buques al mismo precio que los hacen los astilleros extranjeros, y aun les garantizó una prima de 1 franco por 100 kilogramos sobre las calderas y máquinas. Pero un buque de vela que en otro país se habría vendido por 300,000 francos, cuesta ahora en Francia 500,000. Los constructores han monopolizado una cuarta parte de la prima de navegación. El armador que tiene necesidad de carga y el capitalista que desea hacer embarques, se encuetran entre estas dos alternativas:ó comprar navíos extranjeros, pagando el impuesto de 2 francos por tonelada y renunciando á la prima, ó hacerlos construir en Francia, pagando por ellos dos terceras partes más. Esto perjudica seriamente al comercio nacional.

Lo que ha pasado en Francia, según se ha visto, parece demostrar:

1°. Que una de las más eficaces formas de establecer la prima es la incorporada en la ley que el 10 de mayo de 1892 emitió el Congreso de los Estados Unidos, y por la cual se matricularon dos vapores construidos en el extranjero, con la condición de que otros dos vapores de la misma clase serían construidos en los Estados Unidos.

2°. Que si no se introduce en la ley sobre primas una cláusula que permita la competencia extranjera, bajo condiciones determinadas, los buques construidos en un país que otorga subsidios, pueden costar demasiado para que se invierta en ellos el capital nacional.

3°. Que los derechos diferenciales á favor de los navíos que llevan la bandera nacional, aunque se alegue que pueden acarrear represalias por parte de otras naciones marítimas y que solo se deben emplear con tal objeto, dieron en Francia resultados benéficos.

No se trata aquí de discutir la cuestión de subsidios, primas ó derechos diferenciales, sino solamente de llamar la atención pública á la posibilidad de una legislación de ese género para levantar la marina mercante. La situación de los Estados Unidos y la de

las otras repúblicas americanas es peculiar, en cuanto á que se encuentran al principio de una nueva era en sus relaciones económicas, en la cual es de esperar que sus intereses sean comunes. Cualquiera legislación que verse sobre la marina mercante, debería tender á hacer más estrechos los lazos que nos unen para mutuo provecho en nuestras comunicaciones comerciales. La idea de reciprocidad en el tráfico reconoce como corolario lógico la reciprocidad en los medios para llevarlo á efecto. Las repúblicas americanas se han unido ya para hacer más fáciles entre ellas los transportes por tierra, y la posición geográfica de las unas con respecto á las otras, enseña que no es menos importante para ellas la cuestión de establecer y mantener bajo su influencia un sistema de transportes por mar.

Joseph P. Smith

ESTADOS UNIDOS.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES.

Por Teodoro C. Search, *Presidente.*

Esta Asociación merece que se la mencione como una de las varias agencias de importancia establecidas para promover el tráfico entre los diferentes países comprendidos en la Unión Internacional Americana, y por esta razón vamos á dar cuenta de sus propósitos y de sus trabajos. Representa la mencionada Asociación los esfuerzos unidos de los fabricantes americanos para el fomento de sus comunes intereses, valiéndose de los métodos comerciales más adecuados á una organización de tamaño alcance, ya por sus propósitos, ya por el número de sus miembros. Representando, como representa, á casi todos los ramos principales de la industria, así como á los más importantes distritos manufactureros de los Estados Unidos, la Asociación es esencialmente nacional, tanto en su organización, como en sus fines y en los medios que emplea para llevarlos á cabo. Cada año elige la Asociación su presidente, su secretario y su tesorero, sin que en esto entre por

nada la cuestión de la localidad á que los miembros pertenecen. Estos se reunen en una convención para el objeto indicado, y de la misma manera se practica, de acuerdo con la constitución, la elección de un vice-presidente entre los miembros de cada Estado. Lor vice-presidentes de los doce Estados manufactureros más importantes, los empleados principales, y cuatro miembros elegidos entre todo el cuerpo, constituyen una Comisión Ejecutiva, bajo cuya dirección están los funcionarios de la Asociación.

La política general de la Asociación es trazada en la convención anual, donde también se indica á la Comisión Ejecutiva la dirección que debe dar á sus trabajos. Esta, á su vez, otorga poderes discrecionales al presidente, convirtiéndole de esta manera en cabeza ejecutiva de la organización. Los trabajos de la Asociación Nacional de Fabricantes pueden dividirse en dos clases: los que se relacionan con los intereses locales de los fabricantes americanos, y los que tienen á la mira el tráfico de los Estados Unidos con los países extranjeros.

La primera clase tiende á los fines siguientes:

1°. La conservación de los mercados nacionales.

2°. La uniformidad en la clasificación de la carga en los ferrocarriles.

3°. La mejora de las comunicaciones fluviales interiores.

4°. La creación de un Ministerio Federal de Comercio é Industria.

5°. La creación de una ley nacional de quiebras.

Entre los fines que se tienen á la mira en cuanto al comercio extranjero, pueden mencionarse los siguientes:

1°. El examen de los mercados extranjeros.

2°. El establecimiento de almacenes de muestras de efectos americanos en los centros comerciales extranjeros.

3°. La mejora del servicio consular.

4°. La reconstrucción de la marina mercante de los Estados Unidos.

5°. La construcción del Canal de Nicaragua bajo la influencia americana.

6°. El restablecimiento de los tratados de comercio y reciprocidad.

Aunque los fines atrás mencionados son los más importantes que la Asociación tiene á la mira, no abrazan todo el vasto campo

á que consagra su actividad, porque los puntos en referencia entrañan muchas empresas que aumentan en gran escala sus trabajos. Aunque la Asociación Nacional de Fabricantes ha llamado principalmente la atención por sus esfuerzos para acrecentar el comercio exterior de los Estados Unidos, puede verse, por la simple enumeración de los fines que se propone, que no se la mantiene solamente con el objeto de desarrollar el tráfico con países extranjeros. Sus trabajos en los Estados Unidos no son menos importantes que sus trabajos en el exterior.

Ante todo, la Asociación es esencialmente americana. Aunque ajena por completo á la política, como que entre sus miembros figuran hombres que pertenecen á diferentes partidos, la Asociación Nacional de Fabricantes está firme y decididamente en favor de que las industrias del país sean protegidas, segura como se siente de que no existe en el mundo mercado tan importante para los fabricantes americanos como el que tienen en su propio suelo. La tarifa es vista por la Asociación, sin embargo, como un problema económico y no como asunto de política, y cree que al imponer los derechos, se debe tratar de que los artículos importados cuesten lo mismo que los hechos en los Estados Unidos. Tal es el modo de ver de la mayor parte de sus miembros relativamente á la cuestión arancelaria. Cuando la mencionada Asociación manifestó sus ideas sobre el asunto de tarifa, en la convención anual de enero de 1897, se expresó de esta manera:

"Se resuelve: Que los derechos deben ser adecuados á la protección que se ha de dar á nuestras industrias manufactureras y agrícolas, así como á los trabajadores empleados por aquéllas. La tarifa debería contener solamente derechos específicos, ó una combinación de derechos específicos y ad valorem."

De los trabajos de la Asociación en este país ninguno ha llamado tanto la atención como los que ha hecho en favor de que se establezca un Ministerio de Comercio é Industria. Esta idea, originada hace muchos años, estuvo por largo tiempo abandonada, pero últimamente ha sido otra vez presentada al público, y bastante se ha conseguido en el sentido de hacer comprender la ventaja de que haya un nuevo miembro en el Gabinete. Ha habido muchos proyectos de ley para la creación de ese Ministerio, y se ha hecho una verdadera campaña de educación á fin de demostrar la

conveniencia de que se cree. El objeto que se tiene en perspectiva es reunir en un solo departamento del Gobierno nacional todo lo que se relaciona con las industrias y el comercio de la nación, á fin de que esos intereses sean fomentados mejor de lo que puede hacerse ahora. La Asociación ha mantenido vivo el interés público en este asunto por medio de una comisión de sus miembros y con la circulación de impresos que tratan de ese particular.

Los esfuerzos que la Asociación de Fabricantes está haciendo á fin de aumentar el comercio exterior de los Estados Unidos son, de todos sus trabajos, los que probablemente despertarán mayor interés entre las personas que lean este artículo. En esto, como en todo, la Asociación procura valerse de medios verdaderamente prácticos.

Esos trabajos abrazan un estudio cuidadoso de nuevos mercados para productos americanos; el examen de la situación comercial de varios países, y el averiguar, en cuanto sea posible, qué clase de efectos americanos son vendibles en los diferentes mercados y qué competencia puede encontrarse allí. Trabajo preliminar y preparatorio es éste y conducirá al establecimiento de depósitos, bajo la dirección de la Asociación, en aquellos centros mercantiles que ofrezcan las mejores oportunidades para el desarrollo del tráfico. Esos depósitos serán almacenes para exhibir mercancías americanas de toda clase, establecimientos donde los que deseen comprar algunos efectos podrán verlos y examinarlos. La utilidad de este método no puede menos de ser obvia para todos aquellos que han tratado de vender mercancías sin tener las muestras y valiéndose sólo de descripciones verbales y por escrito. Cree la Asociación Nacional de Fabricantes que este plan puede emplearse con excelentes resultados en muchos países extranjeros, particularmente en los centros comerciales de la América latina. Se están haciendo investigaciones con este objeto en varios países, y el primero de los proyectados almacenes de exhibición se encuentra ahora en vía de organización en Caracas, Venezuela, bajo las favorables condiciones creadas por una concesión especial del Gobierno venezolano.

Como el establecimiento de los referidos almacenes es uno de los trabajos más importantes de la Asociación, es conveniente ilustrar más ampliamente sus propósitos, explicando lo que se trata de hacer por medio del depósito que se va á fundar en Caracas.

1°. Se mantendrá una exhibición permanente de muestras en condiciones tales, que atraiga la atención de los que deseen comprar.

2°. Servirá como punto de reunión para los representantes de los expositores, cuando visiten Venezuela con el objeto de vender algunos efectos, ó de examinar aquel mercado. El almacén ofrecerá á dichos representantes facilidades inapreciables, tanto por medio de informes, como por medio de avisos oportunos sobre asuntos comerciales.

3°. El almacén puede servir como depósito de aduana para conservar allí, mediante el pago de una cantidad módica, mercancías que se deseen vender en Venezuela.

4°. El almacen puede servir de agencia para las mercancías que estén en depósito, atendiendo á la entrada de las mismas, al pago de fletes, de derechos, etc.

5°. Como escuela para adiestrar á los que se ocupen en vender mercancías en Venezuela ó en otras repúblicas sudamericanas, el almacén no dejará que desear, y al mismo tiempo presentará excelentes oportunidades para estudiar las condiciones comerciales de la América española y el sistema empleado allí en los negocios.

6°. Grandes servicios podrá también prestar el almacén recogiendo valiosos informes para aquellos que quieran emprender negocios en Venezuela, puesto que estará dentro de sus atribuciones el obtener datos fidedignos y amplios sobre toda clase de materias que se relacionen con los intereses comerciales americanos.

7°. Muestras de los efectos que se venden en Venezuela, catálogos, listas de precios, etc., se tendrán para el uso de los administradores del almacen y de los que lo visiten en calidad de agentes de los expositores.

8°. Se obtendrán informes sobre nuevas empresas comerciales y otras á fin de comunicarlos, con la debida prontitud, á lor interesados que, por ser miembros de la Asociación Nacional de Fabricantes ó por haber tomado parte en la exhibición, tengan derecho á dichos informes.

El viaje que una comisión de fabricantes americanos hizo á la América del Sur el verano pasado, y que llamó tanto la atención del mundo comercial, fué proyectado y llevado á efecto por la Asociación Nacional de Fabricantes. Durante los tres meses que la comisión permaneció en el Brasil, la República Argentina y el

Uruguay, recogió informes muy valiosos acerca de la posibilidad de aumentar el tráfico de los Estados Unidos con aquellos países. El informe de esta comisión es voluminoso, y es mirado como uno de los tratados más completos y bien escritos que se han publicado jamás sobre el tráfico sudamericano.

Aquel viaje despertó el más vivo interés en los círculos comerciales extranjeros, que tomaron nota de todos sus detalles. Fué objeto de informes especieles á sus respectivos gobiernos por parte de los cónsules acreditados en los Estados Unidos, y los periódicos y revistas comerciales de Inglaterra y del continente europeo lo discutieron extensamente, calificándolo como un incidente de gran significación en el movimiento iniciado para fomentar el comercio exterior de los Estados Unidos. Los trabajos de esta comisión no solamente han sido benéficos para las relaciones comerciales de los Estados Unidos con los países de la América del Sur, sino que han dado gran prestigio á la Asociación en este país y fuera de él, asi como han servido para hacer comprender á las naciones extranjeras cuan serios son los propósitos de los fabricantes americanos en orden á aumentar su comercio exterior.

El ejemplo dado por la Asociación Nacional de Fabricantes al llevar á cabo con tan buen éxito este viaje á la América del Sur, ha sido imitado después por Inglaterra, Francia y Alemania, que han enviado á la China comisiones exploradoras, semejantes á la nuestra.

Uno de los documentos más interesantes publicados por la Asociación, es un informe detallado sobre el comercio y las industrias del Japón, que contiene el resultado de las numerosas investigaciones hechas en aquel país por Roberto P. Porter, Superintendente que fué del undécimo censo de los Estados Unidos, y persona notablemente versada en materia de estadística. Este informe abraza todas las industrias más importantes del Japón y trata extensivamenre sobre aquellas cuya competencia se ha hecho sentir más en los Estados Unidos. De esta manera se ofrecen valiosos é interesantes informes á los comerciantes ó á los que se dedican á estudiar el punto en referencia, informes que hasta hoy no habían sido accesibles.

Las investigaciones hechas por el Señor Porter para esta Asociación, no solamente disiparon los temores de que las industrias del Japón, en su rápido desarrollo, van á hacer desastrosa compe-

tencia á las manufacturas americanas, sino que vinieron á demostrar que el Imperio del Mikado posée grandes ventajas como mercado para productos americanos de diversas clases, principalmente maquinaria y manufacturas.

Como la Asociación Nacional de Fabricantes cree que para obtener un buen servicio consular, los Estados Unidos deben escoger hombres competentes y conservarlos permanentemente en sus puestos, ha dedicado á este asunto especial atención. Se ha hecho un examen detenido de muchos puestos consulares, y acerca de ellos se han dirigido recomendaciones especiales al Presidente y al Secretario de Estado.

Uno de los trabajos más importantes de la Asociación Nacional de Fabricantes es la publicación de escritos de interés general y de verdadero valor para los fabricantes. Las "Circulares" publicadas por la oficina encargada de esta clase de trabajos de la Asociación han contribuido poderosamente á fomentar los intereses de la misma. Las "Circulares" varían de tamaño, siendo á veces una sola hojà y en ocasiones volúmenes de 164 páginas. Son distribuidas gratis entre los fabricantes de los Estados Unidos y entre casas extranjeras de comercio.

La publicación más importante que la asociación ha puesto en obra es una "Guía de Compradores," que contendrá los nombres de los miembros, arreglados y clasificados de tal modo que se vea desde luego cual es el negocio en que cada uno está interesado, y con aquellos informes adicionales que son más necesarios para los comerciantes extranjeros que desean comprar productos americanos. Este libro está en vía de preparación y pronto se publicará. La edición será considerable y será distribuida entre los comerciantes de los países donde se habla la lengua inglesa. Se piensa hacer más tarde ediciones en otras lenguas. La asociación envía también á sus miembros, exclusivamente, boletines confidenciales que contienen informes sobre la clase de artículos americanos que necesitan los compradores extranjeros. La oficina principal de la Asociación Nacional de Fabricantes se encuentra en Filadelfia, calle 4ª al norte, nº 1751, donde los trabajos se hacen bajo la inmediata vigilancia del presidente. Es este el centro de todas las operaciones que se llevan á cabo en países extranjeros, y la oficina está en comunicación directa con numerosos corresponsales

y agentes á sueldo en los principales centros del mundo. Aunque solo cuenta la Asociación con dos años y medio de existencia, el número de sus socios asciende ya á cerca de mil. Estos son fabricantes de primera clase, muy conocidos en los Estados Unidos. La influencia de la asociación se hace sentir en muchas partes del mundo.

En prueba del interés con que han sido mirados en el extranjero los trabajos de la Asociación, citaremos, como muy significativos, los siguientes comentarios del "British Trade Journal":

"Sería conveniente que existiera en este país una asociación semejante á la de los fabricantes de los Estados Unidos. En la actualidad nuestros intereses manufactureros se hallan desorganizados. Tenemos, es verdad, asociaciones que representan diversos ramos del comercio, pero carecemos de una asociación central. El único cuerpo que se parece á la asociación americana es la Cámara del Comercio Asociado, pero en esta corporación los intereses de los fabricantes son hollados por la clase mercantil, cuyas opiniones sobre muchas cuestiones importantes son diametralmente opuestas á las de los fabricantes. De aquí resulta que los fabricantes ingleses, como clase, se ven entorpecidos por la Cámara de Comercio y que aquel gran cuerpo, cuyos intereses en todo el país son más importantes que los de los agentes comerciales permanence ignorado."

A los que de cualquiera parte del mundo se dirijan á la Asociación solicitando sus publicaciones ó informes sobre asuntos comerciales, ya específicos, ya generales, se les contestará, accediendo á sus deseos, tan pronto como sea posible y sin cobrarles nada.

EL COMERCIO SOBRE BASES IGUALES Y EQUITATIVAS.

Se ha dicho que el comercio ha civilizado al mundo y que la nación que lo domine, también dominará á la tierra.

Hay en el comercio dos grandes elementos, el *tráfico* y los *transportes*, activo el primero y pasivo el segundo. Un comercio activo debe hacerse por medio de nuestra propia marina mercante y no valiéndonos de barcos extranjeros. Ya sea libre ó de

algún modo gravado, el comercio debe hacerse sobre bases iguales y equitativas. Entre las máximas que nos legó aquel pensador que se llamó Benjamín Franklin, se encuentra la siguiente:

"Es comercio equitativo aquel en que valores iguales se cambian por otros iguales, incluyendo los gastos de transporte. Así, por ejemplo, si para producir una fanega de trigo, A tiene que emplear en Inglaterra el mismo trabajo y dinero que B ha menester en Francia para producir cuatro galones de vino, resulta que cuatro galones de vino equivalen exactamente á una fanega de trigo, y en tal caso A y B van á encontrarse, andando cada cual la mitad del camino, y cambian sus respectivos productos. La ventaja de este sistema de comercio tan equitativo es que cada individuo aumenta sus comodidades, pues en lugar de tener solo trigo ó solo vino, tiene vino y trigo."

Pero si A es dueño de un barco en Inglaterra y B no lo es en Francia, la transacción tiene que hacerse en el segundo de estos países, en cuyo caso el navío inglés será el que lleve los productos de un lado á otro, lo que dará por resultado un saldo á favor de una de las partes, pagadero en dinero. Aun cuando semejante tráfico sea libre, no se practica en circunstancias iguales, simplemente porque una de las partes posee lo que la otra no tiene. La falta de marina mercante en un país tiende á bajar el precio de sus productos, mientras que, por el contrario, la posesión de dicha marina tiende á elevarlos, si se les envía á mercados extranjeros. Teniendo navíos se dominan lor mercados, pero careciendo de ellos se vive en un estado de dependencia que cuesta caro.

Las repúblicas americanas, incluyendo ó no á los Estados Unidos, no tienen la suficiente marina mercante, y por lo que hace á navíos para largos viajes, carecen de ellos por completo. La siguiente tabla, copiada del "Répertoire Général du Bureau Veritas" para los años de 1896 y 1897, da el número de los vapores de más de 100 toneladas y el de los buques de vela de más de 50, indicando el tonelaje bruto y el neto de cada clase y las banderas bajo que navegan:

Marina nercante de las Repúblicas americanas.

Naciones á que pertenecen.	Vapores de 100 toneladas netas ó de más.			Buques de vela de 50 toneladas netas ó de más.		Total.	
	Número.	Tonelaje bruto.	Tonelaje neto.	Número.	Tonelaje neto.	Número.	Toneladas.
Estados Unidos	477	761, 707	529, 716	3, 881	1, 358, 467	4, 358	2, 129, 174
Brasil	314	139, 305	88, 908	320	73, 519	634	212, 824
Chile	36	45, 321	30, 064	142	73, 162	178	118, 483
República Argentina	61	43, 317	28, 116	154	38, 071	215	81, 388
Uruguay	19	9, 416	6, 018	51	12, 419	70	21, 834
Peru	6	6, 414	4, 235	54	22, 282	60	28, 696
México	12	4, 699	2, 517	51	9, 281	63	13, 980
Nicaragua	2	2, 158	1, 386	20	10, 453	22	12, 611
Venezuela	5	2, 033	1, 008	16	2, 816	21	4, 849
Haití	4	1, 488	739	17	4, 218	21	5, 706
Colombia	1	881	457	7	1, 770	8	2, 651
Costa Rica	2	528	240	2	551	4	1, 079
Santo Domingo	2	489	239	7	1, 257	9	1, 746
Paraguay	1	282	232	.....	.....	1	282
Honduras	.....	.....	.....	2	199	2	199
Guatemala	.....	.....	.....	16	4, 351	16	4, 351
Bolivia	.....	.....	.....	3	2, 214	3	2, 214
El Salvador	.....	.....	.....	4	1, 109	4	1, 109
Ecuador	.....	.....	.....	1	386	1	386
Total	942	1, 018, 037	693, 875	4, 748	1, 617, 525	5, 650	2, 634, 562
Total del mundo	11, 155	17, 089, 596	10, 761, 025	29, 348	9, 135, 560	40, 503	26, 225, 156

El tonelaje á que se refiere la tabla anterior abraza tanto el de los navíos que navegan en alta mar, como el de los que solamente se emplean en el cabotaje. El tonelaje de estos últimos es mayor que el de los primeros. Por ejemplo, en 1896 el tonelaje de los Estados Unidos en el tráfico extranjero era solamente de 829,833 toneladas, ó sea el 39 por ciento del tonelaje total.

Los Estados Unidos tienen como las tres cuartas partes del tonelaje total de todas las repúblicas americanas. Del tonelaje total del mundo las repúblicas americanas tienen como una décima parte, y los Estado Unidos como una duodécima, tratándose de barcos de alta mar. En la tabla que se pone á continuación está señalado el tonelaje de los Estados Unidos en el tráfico exterior por término medio de 1892 á 1896, esto es, en el período de cinco años. También se marca allí la parte que corresponde á las repúblicas americanas detalladamente, y en masa lo que toca á los otras naciones.

Tonelaje que entró y fué despachado en el tráfico exterior de los Estados Unidos.

Países.	Entró.			Fué despachado.		
	Con carga.	En lastre.	Total.	Con carga.	En lastre.	Total.
	Toneladas.	*Toneladas.*	*Toneladas.*	*Toneladas.*	*Toneladas.*	*Toneladas.*
México	565	2, 437	3, 001	2, 299	920	3, 219
Costa Rica	.....	.....	.....	.....	15	15
Haití	625	84	708	497	.....	497
Honduras	55	55	111	36	55	92
Nicaragua	33, 466	6, 768	40, 238	20, 932	19, 436	40, 371
República Argentina	134	942	1, 076	1, 620	.....	1, 620
Brasil	1, 380	959	1, 885	2, 441	27	2, 468
Chile	257	10, 833	11, 091	10, 734	760	11, 535
Colombia	259	.....	259	238	.....	238
Ecuador	1, 037	.....	1, 037	1, 037	.....	1, 037
Perú	136	199	335	.....	.....	.....
Uruguay	.....	.....	.....	400	.....	400
Venezuela	.....	34	34	.....	131	131
Total	37, 912	22, 311	59, 775	40, 234	21, 344	61, 623
Estados Unidos	3, 556, 999	1, 073, 494	4, 630, 494	3, 594, 154	1, 108, 497	4, 702, 651
Repúblicas americanas	3, 594, 911	1, 095, 805	4, 690, 269	3, 634, 388	1, 129, 841	4, 764, 274
Naciones extranjeras	11, 679, 106	3, 803, 977	15, 483, 531	14, 029, 317	1, 678, 173	15, 707, 446
Total	15, 274, 017	4, 899, 782	20, 173, 800	17, 663, 705	2, 808, 014	20, 471, 720

La mejor parte de este tráfico se hizo por medio de navíos extranjeros, principalmente europeos. El tonelaje total de los que trajeron carga se divide así: Extranjero, 76.46 por ciento, y americano, 23.54 por ciento. El de los que llevaron carga al exterior se descompone así: Extranjero, 79.36 por ciento; americano, 20.64 por ciento.

La proporción del tonelaje de los navíos en el tráfico, ya de los que traen carga ó de los que vienen por ella, se verá en las dos tablas signientes:

Tráfico exterior de los Estados Unidos. Proporción del tonelaje de los navíos de ida y vuelta en un término medio de cinco años.

ENTRADAS.

Nacionalidad de los barcos.	Proporción del tonelaje que entró.	
	Con carga.	En lastre.
	Por ciento.	*Por ciento.*
Estados Unidos	76. 81	23. 19
Repúblicas americanas, incluyendo á los Estados Unidos	76. 64	23. 36
Repúblicas americanas, excluyendo á los Estados Unidos	66. 77	33. 23
Extranjero, pero no de América	75. 42	24. 58
Total	75. 71	24. 29

DESPACHO DE NAVÍOS.

Nacionalidad de los barcos.	Proporción del tonelaje despachado.	
	Con carga.	En lastre.
	Por ciento.	*Por ciento.*
Estados Unidos	76. 43	23. 57
Repúblicas americanas, incluyendo á los Estados Unidos	76. 28	23. 72
Repúblicas americanas, excluyendo á los Estados Unidos	65. 30	34. 70
Extranjero, pero no de América	89. 95	10. 05
Total	86. 03	13. 97

El valor total de la exportación de los Estados Unidos durante el año fiscal de 1896, fué de $882,606,938. De esta cantidad $65,037,977, ó sea el 7.37 por ciento del total, fué á las repúblicas americanas.

El valor total de la importación durante el mismo año fué de $779,724,674, de lo cual $137,425,888, ó sea el 17.62 por ciento, vino de las Repúblicas americanas.

Datos relativos á este tráfico y á la participación que en él tomaron los navíos americanos se dan á continuación:

Valor del tráfico exterior de los Estados Unidos con otras repúblicas americanas y cantidad de carga llevada en barcos americanos, durante el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1896.

Países.	Exportación.	Por ciento.	Importación.	Por ciento.	Total	Por ciento.
	Pesos.		*Pesos.*		*Pesos.*	
Haití	4, 424, 502	25. 90	1, 697, 618	23. 67	6, 121, 120	25. 26
Santo Domingo	1, 064, 116	90. 11	2, 895, 069	78. 06	3, 959, 185	81. 30
México	8, 811, 472	68	13, 886, 348	46. 67	22, 697, 820	50. 49
Guatemala	3, 158, 059	80. 34	2, 080, 027	84. 27	5, 238, 086	81. 90
Costa Rica	1, 198, 612	14. 51	3, 835, 187	8. 98	5, 033, 799	10. 30
El Salvador	1, 608, 573	90. 06	1, 166, 970	90. 34	2, 775, 543	90. 19
Nicaragua	1, 269, 015	50. 22	1, 268, 922	20. 90	2, 537, 937	35. 56
Honduras	610, 621	70. 50	776, 644	62. 62	1, 387, 265	66. 08
Brasil	14, 258, 187	15. 90	71, 060, 046	3. 71	85, 318, 233	5. 74
República Argentina	5, 979, 046	10. 97	9, 313, 385	40. 91	15, 292, 431	29. 21
Venezuela	3, 838, 746	85. 20	9, 649, 911	92. 62	13, 488, 657	90. 50
Colombia	3, 382, 588	44. 11	4, 970, 092	16. 50	8, 352, 680	27. 67
Chile	3, 431, 808	11. 73	4, 709, 017	20. 43	8, 140, 825	16. 76
Uruguay	1, 481, 200	15. 39	3, 242, 428	46. 66	4, 723, 628	36. 85
Perú	999, 381	46. 72	712, 696	43. 12	1, 712, 077	45. 22
Ecuador	689. 416	82. 13	763, 643	91. 87	1, 453, 059	87. 24
Bolivia	21, 907	5. 70	.....	.....	21, 907	5. 70
Paraguay	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	56, 226, 249	40. 32	132, 028, 003	24. 79	188, 254, 252	28. 89

NOTA.—El valor de las exportaciones é importaciones, al tratarse de México, se refiere solo al comercio por mar.

Al examinar la tabla anterior, los hechos siguientes saltan á la vista:

Primero: En el tráfico mayor que tienen los Estados Unidos, que es el del Brasil, es en el que se emplea el menor número de navíos americanos. El comercio con Venezuela es el que emplea mayor número de barcos americanos, y aunque desfavorable en cuanto al tráfico mismo, es favorable en cuanto á los transportes. Calculados estos al 10 por ciento sobre el volumen del tráfico, resultaría la suma de $1,348,865, de la cual tocaría á los americanos el 90.5 por ciento, ó sea $1,220,723, lo que se debe deducir del saldo que en nuestra contra deja el comercio con aquel país. En cuanto al Brasil, sin embargo, la cantidad de carga que va en buques americanos es tan pequeña—5.74 por ciento—que entra por muy poco en lo de rebajar el saldo adverso que resulta de las exportaciones é importaciones. Calculando el valor de los transportes al 12 por ciento, la reducción seriá de $587,672 en $56,801,859, es decir, como el 1 por ciento. Esto evidencia la necesidad de que se empleen vapores americanos en el tráfico con el Brasil.

Segundo: Calculando en un 10 por ciento el valor medio de los transportes para todo el comercio, tal como aparece en la tabla—esto es, $188,254,262—resulta que la cantidad pagada por el uso de los barcos es de $18,825,425. La parte que de esto les toca á los americanos, calculada al 28.89 por ciento, es de $5,438,665, que no es, probablemente, sino la tercera parte de lo que les tocaría si en la política nacional se diera á la cuestión de transportes tanta importancia como al comercio mismo.

Tercero: Como un ejemplo de lo que se debería alcanzar en el comercio con las republicas americanas, fijémonos en el estado del tráfico y de los transportes con los países siguientes: Santo Domingo, México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Venezuela y el Ecuador. Más de la mitad del comercio con estos países se efectuó por medio de barcos americanos durante el año de 1896. El término medio fué de 72.3 por ciento. Las exportaciones alcanzaron á $19,781,003, y las importaciones á $31,218,612, arrojando un saldo en contra nuestra de $11,437,609; pero el valor de los transportes, calculado al 10 por ciento, nos dejó $3,685,699, con lo cual se efectúa una reducción de 32.24 por ciento, quedando así reducido el saldo en contra nuestra, en cuanto

al tráfico en general, á $7,751,910. Podemos agregar que aunque todo el tráfico se hubiera hecho por medio de navíos americanos, habría aun en contra nuetra un saldo de $6,343,799.

Cuarto: En el tráfico total, según se ve por la tabla marcada con la letra D, el saldo en nuestra contra es muy grande, á saber, $75,801,754. La verdad es que si todos los transportes se hubieran hecho en barcos americanos, y calculándolos á razón de un 10 por ciento, lo que daría la suma de $18,825,425, y ésta se agregara á la cantidad total exportada por los Estados Unidos, ó sea $56,226,249, la suma que resultaría sería $750,080 menos que la mitad de lo que este país importó. Aquí se demuestra también de un modo muy claro que los intereses de los Estados Unidos exigen que se aumente su marina mercante.

La parte que de los transportes, en su tráfico con los Estados Unidos, le tocó á cada una de las otras repúblicas americanas fué muy pequeña. Solamente cinco países emplearon sus propios navíos en su propio tráfico en 1896, y fueron los siguientes:

Países.	Entraron.	Se despacharon.
	Toneladas.	*Toneladas.*
Chile	10,619	8,330
Brasil	3,460	2,626
Haití	925	689
México	334	534
Nicaragua	45	45

La bandera inglesa figura en el tráfico de cada una de las repúblicas con los Estados Unidos y predomina casi generalmente. Las banderas americana, noruega, alemana, holandesa é italiana, vienen en seguida en el órden en que se las menciona. En el tráfico con la República Argentina figuran 12 banderas europeas; en el del Brasil 13, y ademas 3 americanas.

En el tráfico de los Estados Unidos con la República Argentina y con el Brasil se nota que hay un saldo de $60,136,198 á favor de aquellos países, pero si se hubieran empleado barcos americanos en ese comercio, el saldo sería un 20 por ciento menos. Un comercio equitativo da ocupación por igual á los buques de los países cuyos productos se cambian. Pero cuando un país resulta con un saldo en su contra al traficar con otro, tiene razón de hacer lo posible por igualar las cosas sobreponiéndose en el asunto de transportes. Los países que no toman parte en el tráfico de otros no

tienen derecho á aprovecharse de los transportes. Estos son los principios sobre que descansa un comercio equitativo, en el cual valores iguales son cambiados por otros iguales, incluyendo en esto los gastos de transportes.

Jamás se vieron tan bien aplicados dichos principios como en la ley de navegación que existía en Francia y que fué abolida por Luis Napoleón en 1860, la cual disponía que productos y mercaderías de todo género podían ser importados directamente de países extranjeros en barcos franceses, ó en navíos pertenecientes á los países donde aquellos artículos eran producidos ó fabricados; pero los productos que estos países enviasen en sus propios buques pagarían lo mismo que los que fueran en los de otras naciones, a saber: Un derecho diferencial de 10 por ciento ó más que los productos importados en barcos franceses. Esta ley sirvió de base á la reconstrucción de la marina mercante de Francia después de las guerras napoleónicas. Mientras esa disposición estuvo vigente, no hubo necesidad del sistema de primas para proteger los intereses marítimos de la nación. Una vez que se la hubo abolido, se vió claramente que algo debía tomar, su lugar, si se deseaba que la marina mercante de Francia continuara ocupando en los mares el lugar que había ocupado, y de un método de protección ventajoso se pasó á otro desventajoso, aunque cualquiera cosa es mejor que no tomar participación en el transporte de su propio comercio con países extranjeros.

William W. Bates.

BRASIL—FRANCIA.

EL TRATADO DE ARBITRAJE.

El Señor Moraes, Presidente de los Estados Unidos del Brasil, transmitió al Congreso el 10 de mayo, para su ratificación, el Tratado de Arbitraje celebrado el 10 de abril, con el fin de arreglar la cuestión de límites entre la Guayana Francesa y el Brasil.

He aquí la traducción española del Tratado, hecha del texto portugués, publicado en el periódico "El Pais," con fecha 12 de mayo.

El Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil y el Gobierno de la República Francesa, deseando fijar definitivamente las fronteras del Brasil y de la Guayana Francesa, han convenido en recurrir, con este fin, á la decisión arbitral del Gobierno de la Confederación Suiza.

Se pedirá al arbitro que decida cual es el río Yapoc ó Vincente Pinzón y que fije el límite interior del territorio.

Para la celebración del Tratado, los dos gobiernos han nombrado los plenipotenciarios siguientes:

El Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil ha nombrado al General de Brigada Don Dyonisio Evangelista de Castro Cerqueira, Ministro de Relaciones Exteriores.

El Presidente de la República Francesa ha nombrado al Señor Stephen Pichon, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de aquella República en el Brasil.

Los cuales, después de haberse mostrado sus plenos poderes, que encontraron en buena y debida forma, convinieron en los artículos siguientes:

ART. 1. La República de los Estados Unidos del Brasil sostiene que, conforme al verdadero sentido del artículo 8° del Tratado de Utrecht, el rio Yapoc ó Vincente Pinzón es el Oyapoc que desemboca en el Océano, al oeste del cabo de Orange, y que la línea de demarcación debe seguir el *thalweg* de este rio.

La República Francesa sostiene que, conforme al verdadero sentido del artículo 8° del Tratado de Utrecht, el rio Yapoc ó Vicente Pinzón es el rio Araguary (Araouary), que desemboca en el Océano al sur del cabo Norte, y que la línea de demarcación debe seguir el *thalweg* de este rio.

El árbitro resolverá definitivamente este punto, declarando en su laudo, que será obligatorio é inapelable, cual de los dos ríos mencionados es el verdadero límite, ó, si lo tiene á bien, puede señalar como tal otro de los ríos que quedan entre aquellos dos.

ART. 2. La República de los Estados Unidos del Brasil sostiene que el límite interior, parte del cual ha sido reconocido provisoriamente por la Convención de Paris de 28 de Agosto de 1817, es el paralelo de 2° 24′, que, partiendo del Oyapoc, va á terminar á la frontera de la Guayana holandesa.

La Francia sostiene que el límite interior es una línea que, partiendo de la fuente principal del brazo principal del Araguary, corre hacia el oeste en dirección paralela al río de las Amazonas, hasta la ribera izquierda del río Branco, y sigue á este río hasta que toca con la extremidad de la Montaña de Acarary.

El árbitro decidirá definitivamente cual es el límite interior, declarando en su laudo, que será obligatorio é inapelable, si debe tenerse por tal una de las dos líneas en cuestión, ó eligiendo como solución intermediaria, á partir de la fuente principal del río que se haya reconocido como el Yapoc ó Vicente Pinzón, hasta la frontera de la Guayana holandesa, la línea divisoria de las aguas de la cuenca del Amazonas, que en esta región está formada casi en su totalidad por la cadena de montañas Tumuc-Humac.

ART. 3. A fin de que el árbitro pueda emitir su laudo, cada una de las partes deberá, dentro del término de ocho meses después del canje de las ratificaciones

del presente Tratado, presentarle un alegato que contenga la exposición de sus derechos y los documentos en que éstos se apoyan. Estos alegatos impresos serán al mismo tiempo comunicados á las partes contratantes.

ART. 4. Al expirar el término previsto en el artículo 3, cada uña de las partes tendrá un nuevo plazo de ocho meses para presentar al árbitro, si lo estima conveniente, un segundo alegato en contestación á los argumentos de la otra parte.

ART. 5. El árbitro tendrá derecho de exigir á las partes que le dén las explicaciones que él juzgue necesarias y de establecer las condiciones del procedimiento arbitral, que no hayan sido previstas, y de resolver sobre los incidentes que ocurran.

ART. 6. Los gastos del procedimiento de arbitraje, segun los declare el árbitro, serán divididos por mitad entre las partes contratantes.

ART. 7. Las comunicaciones entre los representantes de las partes contratantes se harán por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Confederación Suiza.

ART. 8. El árbitro emitirá su laudo, á más tardar, en el término de un año, contando desde la fecha en que se hayan entregado los primeros alegatos, ó los segundos, si las partes han replicado.

ART. 9. Una vez que las formalidades legales hayan sido llenadas, este Tratado será ratificado por los dos gobiernos, y las ratificaciones serán canjeadas en la capital federal de los Estados Unidos del Brasil, dentro del término de cuatro meses ó antes, si fuese posible.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios respectivos firmaron dicho Tratado y le pusieron sus sellos, en Rio Janeiro, capital federal de los Estados Unidos del Brasil, el día 10 de Abril de 1897.

[Sello.] (f) DYONISIO E. CASTRO CERQUEIRA.
[Sello.] (f) S. PICHON.

HONDURAS.

CONDICIONES AGRICOLAS.

El Señor R. J. PAQUIN, de Red Fork, Indian Territory, ha recibido una carta del Presidente de Honduras, en contestación á otra que él le dirigió preguntándole qué posibilidades ofrecía en aquel país el cultivo del café. El señor Paquin ha consentido en la publicación de dicha carta, que hemos visto traducida al inglés, y de la cual damos á continuación, vertidos al español, los conceptos siguientes.

Tengo el placer de referirme á su carta de enero pasado. Puedo asegurar á usted, sin temor de equivocarme ó sin que parezca exageración, que entre todos los Estados de la América Central, Honduras es el que tiene los terrenos más

adecuados para el cultivo del café, los mejores de los cuales se encuentran en los departamentos de Copán, Santa Barbara, Yoro, Cortez y Olancho, que tienen la ventaja de hallarse situados cerca de la Costa. En el interior los mejores terrenos son los de los departamentos de El Paraíso, La Paz y Comoyagua.

Creo conveniente hacer presente á usted que, debido á la vasta extensión del territorio de Honduras y á su escasa población, es difícil obtener el suficiente número de brazos para trabajos de agricultura. Esta dificultad, sin embargo, se puede evitar si la persona interesada en la empresa trae consigo ó hace venir trabajadores extranjeros, los cuales estan liberalmente protegidos por las leyes de agricultura.

La dificultad en cuestión también desaparecería si usted prefiriera terrenos situados cerca de las poblaciones, pero estos terrenos, además de no ser tan buenos como los otros, pertenecen desgraciadamente á dichas poblaciones, y para adquirir 50 manzanas (la manzana es una medida de 100 yardas cuadradas), que es el maximum que se puede conceder á una persona, sería necesario pagar anualmente, como arrendamiento, la cantidad de 25 centavos por manzana.

Por lo que hace á los terrenos que pertencen á la nación, se pueden obtener gratis, en proporción á la magnitud de la empresa que se va á poner en pié, y el Gobierno no tendría inconveniente en hacer concesiones que facilitarían mucho el buen éxito de la empresa. El costo de las plantaciones es ordinariamente de 150 pesos por cada mil árboles, y éstos producen por término medio 2 libras al año, después de la segunda cosecha.

Honduras se distingue, además, entre los países de América por la abundancia y riqueza de sus minas de toda clase, y puedo asegurar á usted que cualquiera empresa de este género que fuera bien establecida y administrada, encontraría en todo el territorio valiosos veneros que podrían explotarse con buen éxito. Sin embargo, los departamentos del estado que prometen más á este respecto, son Choluteca, que limita con el Pacífico y que abunda en ricas minas de oro; Olancho, cerca de la costa del norte, donde hay numerosos placeres y ríos que arrastran valiosas arenas de oro; y los de Comayagua, el Paraíso, y Tegucigalpa, que contienen minas de plata que jamás han sido explotadas.

A fin de adquirir cualquiera zona mineral, se debe presentar una solicitud al Gobierno, que la concede, con tal que no afecte derechos adquiridos previamente por otra persona ó compañía. El que recibe la concesión está obligado á pagar un impuesto anual de 25 centavos por cada manzana de terreno. Los transportes se hacen por medio de bestias de carga y en algunos departamentos por medio de carretas, pagándose por ambas una cantidad relativamente pequeña.

Los habitantes de Honduras son generosos y hospitalarios con los extranjeros, y sus leyes, que son liberales, ofrecen amplia protección á los inmigrantes que vienen al país á dedicarse á un trabajo honesto.

El territorio de Honduras está entrecortado por colinas y valles y su clima es sumamente vario. En las costas es ardiente, pero en el interior, en las altiplanicies y en los valles es templado, delicioso y en algunos lugares frio. Esta variedad de clina hace que el país sea aparente para el cultivo de casi todos los productos agrícolas de todas las zonas.

La única línea de ferrocarril en el país es la que parte de Puerto Cortez, en

el Atlántico; tiene 52 millas de largo y termina en La Pimienta, atravesando de norte á sur el grande y fertil valle de El Sula.

Creo conveniente manifestar que, antes de entrar en una empresa cuyo éxito podría ser dudoso, sería bueno que usted ó alguna otra persona que tenga experiencia en negocios de este género, y que sea de su confianza, venga al país á hacer un trabajo de inspección á fin de saber de antemano que es lo que usted puede prometerse relativamente al resultado de sus futuras empresas agrícolas y mineras.

MÉXICO.

IMPUESTO SOBRE EL ORO Y LA PLATA.

ART. 1°. La plata y el oro quedarán sujetos, en los términos prevenidos por esta ley, al pago de los impuestos y derechos que á continuación se expresan:

I. Impuesto interior del timbre, á razón de tres por ciento sobre el valor de los expresados metales.

II. Impuesto de amonedación, á razón de dos por ciento sobre el valor de los mismos metales.

III. Derechos de ensaye, conforme á la tarifa que publique la Secretaría de Hacienda.

IV. Derechos de fundición, afinación y apartado, de conformidad con las tarifas respectivas, que publique la misma Secretaría.

ART. 2°. Servirán de base para estimar los metales preciosos, á efecto de liquidar los impuestos de timbre y de amonedación, los valores que las leyes monetarias del país asignen á los referidos metales, siendo, por ahora, el valor del kilogramo de plata, cuarenta pesos novecientos quince milésimos, y el del kilogramo de oro, seiscientos setenta y cinco pesos cuatrocientos diez y seis milésimos.

ART. 3°. En las tarifas que se establezcan para el cobro de los derechos á que se refieren las fracciones III y IV del artículo 1°, se tomará en cuenta el costo de las operaciones respectivas.

ART. 4°. Quedan sujetos al pago de los impuestos y derechos que establece el art. 1°, no solamente el oro y la plata en barras mixtas ó de uno solo de estos metales, sino también los sulfuros de plata, los cobres y plomos argentíferos, los minerales en su estado natural, concentrados, ó que hayan recibido un principio de beneficio y, en general, cualquiera liga ó substancia que contenga plata ú oro.

ART. 5°. Los impuestos de timbre y de amonedación, y los derechos de ensaye, se pagarán en todo caso, ya sea que se presenten las piezas para ser amonedadas, ó que se trate de exportar los metales ó substancias á que se refiere esta ley. El derecho de fundición solamente se cobrará á las piezas que, por no ser homogéneas, necesiten fundirse para su ensaye, valoración y liquidación; y los derechos de afinación y de apartado, únicamente los causarán, en sus respectivos casos, las piezas destinadas á la amonedación.

No causan los impuestos que establece el artículo 1° de esta ley las monedas extranjeras; y únicamente quedan sujetas, cuando se introduzcan para su reacuñación á una Casa de Moneda, al pago del impuesto de amonedación, y, en su caso, al de los derechos establecidos en las fracciones III y IV del citado artículo.

Art. 6°. El pago de los impuestos y derechos correspondientes se hará en las Casas de Moneda ó en las Oficinas especiales de Ensaye, ya sea que los metales se introduzcan para su amonedación, ó que se trate de remitirlos al extranjero, llenándose, en uno y en otro caso, los requisitos exigidos por el reglamento.

A los causantes que no acreditaren haber satisfecho los impuestos en las oficinas mencionadas, y que pretendan remitir al extranjero plata ú oro, ó cualquiera otra substancia que contenga esos metales, se les permitirá que hagan el pago en las aduanas, en los términos y con los requisitos que prescriba el mismo Reglamento.

Art. 7°. El pago se hará en moneda corriente del cuño mexicano, pero tratándose del impuesto del Timbre, las oficinas recaudadoras adherirán y cancelarán en los documentos respectivos que entreguen á los causantes, las estampillas correspondientes por el monto de dicho impuesto. Esos documentos se extenderán en la forma que disponga el Reglamento, especificando el valor de los metales y el importe de los impuestos y derechos.

Art. 8°. Cuando los minerales que hayan de remitirse al extranjero procedan de algún Estado en donde estuvieren gravados conforme á la ley de 6 de junio de 1887, podrán liquidarse los impuestos de amonedación y de timbre, tomando como base, siempre que así lo hubiere autorizado la Secretaría de Hacienda, el valor que se haya dado á los minerales en la Oficina de Ensaye ó de Rentas del Estado.

Art. 9°. Quedan exceptuados del pago del impuesto de amonedación correspondiente á la plata que exporten directamente, los establecimientos metalúrgicos que por cláusula expresa de sus contratos vigentes en la fecha de esta ley, disfruten de esa franquicia para dicho producto, y siempre que la ley de plata de los plomos argentíferos no exceda de siete milésimos, y la de los cobres argentíferos de veinte milésimos; pero si la ley de plata excediere de esos límites, los expresados establecimientos pagarán el impuesto de amonedación por el exceso. Esta exención sólo aprovecha á los productos que originariamente procedan de los establecimientos que gocen de la franquicia, pero no á los que adquieran de otras negociaciones.

Art. 10°. Los impuestos de amonedación y de timbre que causa el oro, conforme á esta ley, se computarán sobre el valor integro del metal contenido en las substancias que se exporten, sin más excepciones que las consignadas en los dos artículos siguientes.

Art. 11°. Se exceptúan del pago de los impuestos y derechos que establece esta ley, los minerales que contengan menos de 250 gramos de plata, ó de 10 gramos de oro por tonelada, debiéndose tomar en cuenta la proporción entre uno y otro límite para los casos de liga de ambos metales.

Art. 12°. Los minerales de oro ó de plata que se exporten en su estado natural ó concentrados mecánicamente, causarán los impuestos de amonedación

y de timbre sobre el valor del oro y de la plata que contengan, con deducción de un diez por ciento.

ART. 13°. Si la Secretaría de Hacienda lo estimare conveniente, podrá otorgar concesiones especiales á las negociaciones que habitualmente y en grandes cantidades exporten minerales, siempre que con sus libros de contabilidad y demás documentos comprueben satisfactoriamente el peso y la ley de los minerales que traten de exportar, y que admitan, á ese fin, la intervención incondicional de los agentes del Fisco. Esas concesiones podrán extenderse hasta fijar á los exportadores el pago de una cantidad alzada, como remuneración de los gastos que erogue el Gobierno en la inspección y ensaye de dichos minerales; pero en ningún caso consistirán en la exención ó rebaja de los impuestos de timbre y de amonedación que esta ley establece.

ART. 14°. El reglamento fijará las penas en que incurran los infractores de la presente ley y la manera de hacerlas efectivas, asimilándose la exportación clandestina de los metales preciosos al contrabando, y castigándose con las penas que para este delito señalan la Ordenanza general de Aduanas marítimas y fronterizas y demás disposiciones relativas.

ART. 15°. Los productores de plata que tenga ley de oro, podrán hacer libremente el apartado de estos metales en establecimientos particulares; y en caso de que introduzcan las platas mixtas á alguna oficina del Gobierno federal, tendrán derecho de hacer apartar el oro, hasta el límite que ellos determinen, pagando el derecho respectivo por kilogramos, según tarifa. Si los introductores no fijaren límite, se hará el apartado por su cuenta, cuando la ley de oro sea igual ó superior á dos milésimos.

ART. 16°. Se derogan las cuotas fijadas en la tarifa de la ley general del Timbre para las "carta-cuentas" que expidan las casas de moneda, y para los "metales de oro y de plata." Igualmente se derogan todas las leyes y disposiciones anteriores referentes á impuestos federales sobre el oro y la plata.

Los Estados podrán seguir cobrando los impuestos locales que autoriza la ley de 6 de junio de 1887, los cuales causarán la contribución federal en los términos de la ley del timbre.

ARTÍCULO TRANSITORIO.

Esta ley comenzará á regir el día 1° de julio próximo.

NICARAGUA.

SE SEÑALA EL PRECIO DE MANZANA DE TERRENO NACIONAL.

El Presidente del Estado, en uso de sus facultades, decreta:

ART. 1o. La base del precio para cada manzana de terreno nacional es la siguiente: Dos pesos si el terreno fuere propio para la crianza de ganado; tres pesos si fuere de pan llevar ó de agricultura; cinco pesos si fuere de pan llevar que contenga regadío; y un peso más por cada manzana de terreno de cualquiera

de las clases referidas, que contuviere maderas utilizables para la construcción, de tinte ó marquetería.

Art. 20. Las dos terceras partes de los precios establecidos en el anterior artículo se pagarán en dinero efectivo, y lo restante deberá cubrirse, precisamente, con documentos de crédito público legalmente liquidados y reconocidos.

Art. 30. El Director de Contabilidad comunicará á los administradores las instrucciones convenientes acerca de la cacelación de tales documentos.

Art. 40. Queda derogada toda disposión que se oponga á la presente, que comenzará á regir desde su publicación.

Dado en Managua, á 21 de mayo de 1897.

J. S. Zelaya.

El Ministro de Hacienda,
Enrique C. López.

ESTADOS UNIDOS.

EL TRAFICO CON LOS PAÍSES LATINO-AMERICANOS EN ABRIL DE 1897, COMPARADO CON EL DE ABRIL DE 1896.

Según el Resumen Comercial y Económico publicado por la Oficina de Estadística del Ministerio de Hacienda, el valor total de la importación á los Estados Unidos, durante el mes de abril de 1897, fué de $101,317,792, en contraposición á $58,649,579, durante el mes de abril de 1896.

El total de la exportación nacional fué, en abril de 1897, $76,097,805, en contraposición á $69,402,585 en abril de 1896.

Las importaciones de las Repúblicas Latino-Americanas se exponen detalladamente á continuación.

Palo de campeche.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
América Central	$7,825	.....
México	1,934	$1,334

Carbón bituminoso.

México	$14,087	$20,130

Cacao crudo.

América Central	.....	$209
Brasil	$740	9,833
Resto de la América del Sur	47,634	31,391

Café.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
América Central	$1, 447, 065	$1, 200, 861
México	670, 601	1, 146, 811
Brasil	3, 823, 826	3, 547, 546
Resto de la América del Sur	1, 075, 940	725, 920

Algodón en rama.

América del Sur	$39, 275	.....

Henequén.

México	$223, 242	$281, 655

Frutos—Bananos.

América Central	$147, 065	$207, 174
América del Sur	77, 653	40, 972

Naranjas.

México	$498	$497

Cueros y pieles.

América Central	$12, 998	$14, 091
México	87, 556	231, 167
América del Sur	599, 388	959, 303

Goma elástica cruda.

América Central	$19, 907	$35, 262
México	4, 560	5, 535
Brasil	1, 107, 740	904, 891
Resto de la América del Sur	28, 291	29, 585

Joyería.

México	$334	$1, 380

Plomo en galápagos ó en barras, etc.

México	$105, 846	$100, 123

Especias.

México	$2, 283	$1, 221

Azúcar no superior al No. 16, de la escala holandesa.

Paises.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$8,447	$1,306
Brasil	954,675	254,529
Resto de la América del Sur	155,856	494,146
Tabaco en rama.		
México	$3,398	$38,202
Maderas, caoba.		
América Central	.....	$27,105
México	$9,402	34,107
América del Sur	6,429	3,806

Los siguientes números acusan el monto de la lana importada en los Estados Unidos de la América del Sur:

	Abril, 1896.	Abril, 1897.
Clase 1 (lana para paños)	$284,836	$1,445,029
Clase 2 (lana larga de cardar)	135,653	204,749
Clase 3 (lana para alfombras)	380,860	290,954

Exportación de Mercancías Nacionales.

Instrumentos de agricultura.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$11,702	$20,866
América Central	1,443	7,120
Santo Domingo	84	375
Argentina	41,212	2,690
Brasil	3,473	1,260
Colombia	203	364
Resto de la América del Sur	15,000	5,063
Ganado vacuno.		
México	$1,390	$1,400
América Central	618	800
América del Sur	575	.....
Puercos.		
México	$17,977	$1,575

Carneros.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$178	$840
América del Sur	1,041	867

Libros, mapas, grabados, y otras materias impresas.

México	$7,241	$6,083
América Central	5,261	3,495
Santo Domingo	.....	114
Argentina	4,038	1,630
Brasil	2,478	23,068
Colombia	2,497	.....
Resto de la América del Sur	6,149	7,293

Alimentos cereales—Maíz.

México	$114,282	$252,731
América Central	5,127	6,554
Santo Domingo	47	80
América del Sur	905	1,113

Trigo.

México	.....	.....
América Central	$3,633	$2,100
América del Sur	58	305

Harina de trigo.

México	$8,411	$10,242
América Central	90,051	99,629
Santo Domingo	9,357	17,673
Brasil	317,271	465,543
Colombia	40,508	41,842
Resto de la América del Sur	147,540	155,289

Carruajes, carros y carretas, y sus accesorios.

México	$86,950	$39,800
América Central	6,594	8,354
Santo Domingo	685	660
Argentina	4,053	5,382
Brasil	10,828	820
Colombia	2,721	91
Resto de la América del Sur	13,026	3,409

Carbón de piedra.

México	$54,853	$66,900
América Central	1,712	1,967
Santo Domingo	2,281	1,132
Brasil	16,724	.....
Colombia	5,199	6,314
Resto de la América del Sur	5,134	795

Cobre en lingotes ó barras.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	.....	$1, 703

Algodón en rama.

México	$64, 120	$37, 718

Algodón, sus manufacturas, telas.

México	$51, 883	$45, 010
América Central	60, 185	48, 426
Santo Domingo	6, 064	6, 947
Argentina	14, 846	12, 483
Brasil	76, 112	55, 565
Colombia	30, 033	33, 927
Resto de la América del Sur	113, 524	130, 489

Algodón, vestidos.

México	$26, 916	$33, 431
América Central	15, 390	15, 827
Santo Domingo	702	4, 171
Argentina	2, 112	4, 046
Brasil	5, 313	4, 099
Colombia	3, 980	3, 719
Resto de la América del Sur	6, 875	3, 027

Bicicletas y sus accesorios.

México	$2, 713	$7, 687
América Central	5, 447	1, 319
Santo Domingo	75	1, 006
Argentina	263	3, 823
Brasil	294	4, 177
Colombia	672	1, 205
Resto de la América del Sur	1, 230	7, 163

Frutas y nueces.

México	$5, 433	$4, 657
América Central	4, 184	4, 837
Santo Domingo	108	31
Argentina	200	.....
Brasil	809	527
Colombia	610	717
Resto de la América del Sur	1, 640	1, 358

Lúpulo.

México	$304	$3, 560
América Central	869	102
América del Sur	172	147

Hierro y acero—Efectos de metal para constructores, sierras y herramientas.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$153, 145	$56, 529
América Central	14, 395	16, 624
Santo Domingo	1, 038	1, 544
Argentina	20, 159	12, 298
Brasil	23, 473	23, 816
Colombia	9, 165	5, 175
Resto de la América del Sur	21, 838	20, 744

Máquinas de coser y sus accesorios.

México	$25, 956	$14, 644
América Central	10, 268	4, 023
Santo Domingo	111	106
Argentina	10, 042	135
Brasil	11, 333	9, 124
Colombia	9, 195	9, 919
América del Sur	8, 477	7, 049

Otras maquinarias.

México	$225, 515	$286, 930
América Central	35, 111	29, 588
Santo Domingo	5, 004	2, 861
Argentina	25, 203	51, 461
Brasil	79, 288	32, 401
Colombia	27, 276	8, 302
Resto de la América del Sur	31, 819	49, 551

Cuero que no es para suelas.

México	$2, 902	$829
América Central	160	495
Santo Domingo		242
Brasil	1, 363	2, 283
Colombia	796	110
Resto de la América del Sur	991	554

Efectos navales.

México	$1, 659	$501
América Central	2, 028	2, 203
Santo Domingo		1, 069
Argentina		
Brasil	15, 627	5, 873
Colombia	1, 250	1, 893
Resto de la América del Sur	4, 778	4, 145

Aguardas.

México	$217	$488
América Central	289	484
Santo Domingo		29
Argentina	2, 142	173
Brazil	1, 542	797
Colombia	508	603
Resto de la América del Sur	1, 786	4, 029

Aceites minerales crudos.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$43,498	$38,071

Aceites minerales refinados ó manufacturados.

México	$8,540	$14,260
América Central	16,106	6,374
Santo Domingo	3,533	4,524
Argentina	167,108	24,742
Brasil	83,669	167,534
Colombia	16,147	7,926
Resto de la América del Sur	118,222	82,798

Aceites vegetales.

México	$11,292	$9,215
América Central	32	361
Santo Domingo	1,895	2,200
Argentina	940	.....
Brasil	8,670	29,278
Resto de la América del Sur	6,546	6,582

Parafina y cera de parafina.

México	$4,215	$7,221
América Central	2,035	4,438
Brasil	725	958
Resto de la América del Sur	1,153	.....

Víveres—Carne de vaca en latas.

México	$852	$781
América Central	2,046	2,919
Santo Domingo	.....	.....
Argentina	.....	.....
Brasil	2,676	1,040
Colombia	1,087	556
Resto de la América del Sur	913	1,388

Carne de vaca, salada ó en salmuera.

México	$73	$105
América Central	2,733	2,208
Santo Domingo	123	132
Brasil	470	255
Colombia	1,047	1,870
Resto de la América del Sur	18,737	10,316

Sebo.

México	$8,305	$3,354
América Central	7,745	8,055
Santo Domingo	199	4,942
Brasil	20	84
Colombia	942	533
Resto de la América del Sur	236	1,080

Tocino.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$542	$513
América Central	1,637	1,797
Santo Domingo	148	414
Brasil	24,628	142,641
Colombia	168	245
Resto de la América del Sur	2,156	3,483

Jamones.

México	$2,741	$1,886
América Central	2,085	3,183
Santo Domingo	336	773
Brasil	150	165
Colombia	1,002	1,621
Resto de la América del Sur	7,724	6,474

Carne de puerco.

América Central	$4,921	$6,794
Santo Domingo	223	390
Brasil	717	11,430
Colombia	847	1,129
Resto de la América del Sur	21,280	15,143

Manteca.

México	$18,176	$26,389
América Central	10,107	10,131
Santo Domingo	1,036	3,192
Argentina		
Brasil	112,556	93,554
Colombia	14,689	14,875
Resto de la América del Sur	63,204	60,330

Oleo y oleomargarina.

México	$119	
América Central		
Colombia	361	$220
Resto de la América del Sur	1,323	1,149

Productus de lechería, mantequilla.

México	$2,893	$4,259
América Central	3,608	3,709
Santo Domingo	497	672
Brasil	3,981	1,371
Resto de la América del Sur	5,516	8,232

Queso.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$1, 232	$1, 182
América Central	1, 179	1, 838
Santo Domingo	240	649
Brasil		
Colombia	776	1, 116
Resto de la América del Sur	2, 359	1, 680

Semillas.

México	$1, 390	$2, 989
América Central	1, 005	1, 165
Santo Domingo		49
Argentina	133	40
Colombia	277	97
Resto de la América del Sur	359	162

Azúcar refinado.

México	$762	$378
América Central	7, 507	2, 731
Santo Domingo	215	150
Argentina		
Colombia	9, 871	2, 932
Resto de la América del Sur	42	852

Tabaco, no manufacturado.

México	$12, 558	$11, 959
América Central	202	312
Argentina	1, 539	
Colombia	404	231
Resto de la América del Sur	9, 876	5, 334

Tabaco, manufacturado.

México	$245	$947
América Central	12, 516	7, 196
Argentina	12, 689	204
Brasil		
Colombia	474	149
Resto de la América del Sur	6, 645	5, 755

Madera, no manufacturada.

México	$10, 578	$23, 341
América Central	6, 928	6, 972
Argentina	8, 776	
Brasil		6, 500
Colombia	4, 709	7, 874
Resto de la América del Sur	231	214

Madera de construcción, tablazón.

Países.	Abril, 1896.	Abril, 1897.
México	$53, 253	$114, 821
América Central	2, 403	13, 749
Santo Domingo	5, 991	3, 195
Argentina	30, 647	17, 978
Brasil	42, 472	48, 303
Colombia	3, 290	3, 422
Resto de la América del Sur	72, 584	49, 817

Otras clases de madera de construcción.

México	$31, 518	$26, 537
América Central	3, 910	2, 475
Santo Domingo	1, 160	1, 280
Argentina	17, 614	3, 355
Brasil	1, 338	1, 767
Colombia	2, 928	528
Resto de la América del Sur	3, 053	3, 728

Manufacturas de madera.

México	$27, 504	$37, 030
América Central	20, 339	15, 271
Santo Domingo	940	1, 852
Argentina	3, 945	5, 910
Brasil	8, 499	6, 200
Colombia	3, 546	3, 755
Resto de la América del Sur	12, 982	16, 030

Lana cruda.

México	$26, 903	.....

DERECHOS DE TONELAJE É IMPUESTOS DIFERENCIALES.

A instancias del Honorable John Sherman, Secretario de Estado de los Estados Unidos, y reconociendo el derecho que tiene toda nación de proteger su marina mercante por medio de impuestos diferenciales, como lo está haciendo ahora México, se ha incorporado en el nuevo proyecto de tarifa, que está hoy ante el Congreso de los Estados Unidos, una reforma á la ley de navegación de este páis, que puede dar resultados favorables para la marina mercante de las repúblicas americanas. En este momento solamente México se encuentra en condiciones de sacar ventajas de esta alteración de dicha ley. La sección 4228 de los Estatutos

Revisados de los Estados Unidos conserva la disposición de 1828, que es como sigue:

Siempre que el Presidente reciba pruebas satisfactorias de parte del Gobierno de una nación extranjera de que ninguna clase de derechos de tonelaje ó impuestos diferenciales se impornen ó cobran en los puertos de dicha nación á los navíos pertenecientes á ciudadanos de los Estados Unidos, ó á los productos, manufacturas ó mercancias importadas en los mismos de los Estados Unidos ó de algún país extranjero, el Presidente puede emitir un decreto declarando que los derechos de tonelaje é impuestos diferenciales que se imponen en los Estados Unidos á navíos extranjeros, quedan suspendidos, en cuanto se refiere á los barcos de dicha nación extranjera, y á los productos, manufacturas ó mercancías importados á los Estados Unidos de la misma ó de otra nación extranjera. Esta suspensión tendrá lugar desde el día en que se haga al Presidente la antedicha notificación y continuará tanto cuanto dure la exención recíproca respecto de los navíos pertenecientes á ciudadanos de los Estados Unidos y de sus cargamentos, pero no por más tiempo.

Esta sección vá á ser modificada con la agregación de la siguiente cláusula:

Con tal que se autorice al Presidente para que cuando lo juzgue de utilidad pública, suspenda los efectos de las secciónes 4219 y 2502, en cuanto á ciertas clases de mercancías, que él designará, y en cuanto al derecho diferencial de tonelaje sobre dichas mercancías ó sobre los navíos de naciones extranjeras que las traigan.

Será, por tanto, practicable en los futuros tratados de reciprocidad comercial el extender á los navíos de cualquier país los beneficios de la proteccion por medio de derechos diferenciales. Esto será de importancia para algunas de las repúblicas americanas que apenas cuentan con uno que otro barco bajo su bandera en alta mar, y al mismo tiempo será una concesión que los Estados Unidos pueden hacer con provecho á las repúblicas hermanas en lugar de oporgarles otros favores.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIÃO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

VOL. V. AGOSTO DE 1897. NO. 2.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS. II.

FACILIDADES DE TRANSPORTE COMO UM FACTOR DE COMMERCIO.*

Ao examinar o problema do desenvolvimento das relações commerciaes entre os paizes americanos, a questão do melhoramento das facilidades de transporte parece-nos de muita importancia. A experiencia de todas as nações commerciaes prova a importancia da administração por cada paiz maritimo dos seus transportes nos mares, porque não somente augmenta os ganhos do seu commercio actual, mas contribue tambem, mais ou menos directamente, para augmentar suas vendas no estrangeiro. A bandeira de uma nação que se vê nos portos estrangeiros torna conhecidos os productos daquella nação e sua posição commercial aos consumidores estrangeiros.

Linhas directas de vapores navegando do porto de um paiz para os portos de outro paiz, possuidos e administrados pelos seus proprios commerciantes, tripolados por seus proprios marinheiros, e levando suas bandeiras, fornecem vias de communicação commercial, por meio das quaes se pode effectuar facilmente e com

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no Boletim de julho de 1897, paginas 1-8.

economia a troca de productos, dando aos interessados o melhor proveito mutuo, e sem a intervenção de outro paiz. Deve ser evidente que, si se entrega a outro paiz o transporte do trafico entre dous paizes, este obterá um ganho que aliás seria dividido entre os dous.

Si não fosse assim, o terceiro não teria motivo de negociar por conta dos outros. Isto, porém, não é tudo. O paiz que faz os transportes desvia para seus proprios portos uma grande parte dos productos dos dous paizes que querem commerciar um com o outro, e assim torna-se um corretor, exigindo uma porcemtagem da troca, e, conseguintemente, augmentando o custo das mercadorias que se trocam. É bem conhecido que grandes quantidades de mercadorias americanas são distribuidas na Europa e até nos paizes americanos por vias inglezas, belgas, allemãs e outras, por não terem vias directas de communicação e por causa da supremacia dessas nacionalidades em certos ramos do trafico por mar.

Os relatorios commerciaes dos consules dos Estados Unidos em muitos paizes maritimos, proclamam a necessidade de navios com a bandeira dos Estados Unidos, como o unico meio efficiente de augmentar o commercio directo e de desviar o trafico de vias artificiaes, que, durante muitos annos, têm sido laboriosamente construidas e cuidadosamente dirigidas e melhoradas pelas potencias europeas. Isto é applicavel mesmo ás outras republicas americanas. Não podem esperar a solidez nacional e o augmento são do commercio entre si, sem um desenvolvimento de suas proprias marinhas mercantes que seja proporcionado ás suas capacidades de trocar os productos.

Ao investigar as causas da absorpção pelos navios europeos, de uma parte tão grande dos transportes americanos, acharemos, provavelmente, que a causa principal é as demandas excessivas que foram feitas a todos os paizes do hemispherio occidental durante o ultimo meio seculo pelas necessidades e promessas attractivas do desenvolvimento interno. A invenção do navio a vapor e da locomotiva, um seguindo logo ao outro, teve resultados economicos maiores e de muito mais importancia no Novo Mundo de que no Velho. A Europa, já densamente povoada e tendo boas vias de communicação, simplesmente enxertou as condições novas nas antigas.

Resultaram grandes mudanças economicas, mas não envolveram um abandono fundamental dos methodos acostumados da industria e das emprezas commerciaes. Não havia territorios virgens para desenvolverem-se, não havia nenhum El Dorado não explorado que prodigalizasse as suas riquezas ao mineiro afortunado, attrahindo de outras occupações o capital e a industria em correntes sempre crescentes. O mar não deixou de attrahir os representantes emprehendedores e aventureiros do excesso da população de Grã Bretanha e dos paizes maritimos do Continente. Ao contrario, o povoamento de novas terras além do oceano não somente induziu uma grande concurrencia de immigrados da Europa, mas tambem augmentou muito os ganhos que podiam ser realizados de emprezas maritimas e de uma vida passada no mar.

O caso era differente no hemispherio occidental. Aqui, todas as condições contribuiam para desviar do mar o capital e o trabalho. O navio a vapor e a estrada de ferro transferiram da zona do littoral do Atlantico o amphitheatro das actividades de homens, aos planaltos fertis, ás florestas selvagens, aos vastos recursos mineraes do interior, e as ambições humanas passaram-se facilmente, e quasi sem esforços, ás regiões que, ao começo do seculo, pareciam infinitivamente remotas, si não inaccessiveis.

Desde o anno de 1800, por exemplo, o centro da população dos Estados Unidos mudou das vizinhanças de Baltimore, Maryland, quasi 800 milhas para o oeste, e a area povoada augmentou-se de 305,708 milhas quadradas (quasi o oitavo mais que o Estado de Texas) até 2,000,000 milhas quadradas. O mesmo processo de desenvolvimento e expansão internos effectuava-se, em differente gráo, em muitos paizes do hemispherio occidental. O capital e o trabalho acharam as suas occupações mais lucrativas, não em negociar no estrangeiro ou em constuir navios de trafico, mas em derrubar as florestas, em cultivar o solo virgem, em exploitar as minas e em construir estradas de ferro e navios a vapor para a conveniencia do volume crescente do trafico domestico.

Em alguns destes paizes, notavelmente nos Estados Unidos e no Mexico, as tarifas protectivas conseguiram a augmentar as industrias manufactureiras, e hoje, os Estados Unidos é a nação mais manufactureira do mundo, empregando, segundo o recenseamento de 1890, um capital de mais de seis billiões de dollars

e de cerca de 5,000,000 trabalhadores, com uma producção liquida por anno de mais de quatro billiões de dollars. Segundo o douto estadistico inglez, Sir MICHAEL G. MULHALL, a ordem das principaes nações industriaes em 1888, como se vê pelo valor annual de seus productos manufacturados, calculado em milhões de libras esterlinas, foi a seguinte:

Estados Unidos	1,443
Reino Unido (Grã Bretanha e Irlanda)	820
Allemanha	583
França	485
Russia	363
Austria	253
Italia	121
Belgica	102

Em 1860, as manufacturas dos Estados Unidos foram no valor de £392,000,000 ou £185,000,000 menos que as do Reino Unido. Pois, em menos de trinta annos, os Estados Unidos não somente excederam a nação mais industrial do mundo, mas augmentaram sua producção até faltar apenas uma quarta parte para dobrar o valor total das manufacturas inglezas.

Tomando os Estados Unidos como o exemplo mais notavel da tendencia economica geral do hemispherio oriental, é facil ver a razão por que as republicas americanas, occupadas activamente e com proveito nas industrias domesticas, e no desenvolvimento dos seus grandes e diversos recursos internos, tivessem sido pouco interessadas durante o seculo passado nos transportes por mar, que foram considerados até ha pouco, de pouca importancia, e tivessem permittido aos paizes maritimos da Europa tirarem ganhos que pareciam de pouca importancia pelo contraste dos grandes proveitos resultantes das emprezas domesticas. Essa explicação torna-se ainda mais convincente, quando consideramos o facto de que tal indifferença não foi manifestada para com a construcção de estradas de ferro e o desenvolvimento da navegação costeira e fluvial para satisfazer as exigencias do nosso commercio interno.

Nada é mais notavel do que o augmento rapido de estradas de ferro, não somente nos Estados Unidos, mas no Mexico, Brazil, Republica Argentina, Uruguay, Chile e nos outros paizes da America do Sul. Actualmente, o comprimento total das estradas

de ferro dos Estados Unidos, é de cerca de 200,000 milhas; tem-se dobrado desde 1880. O Mexico tem construido rapidamente estradas de ferro nos ultimos annos, e tem, actualmente, um comprimento total de cerca de 7,000 milhas. A Republica Argentina gastou grandes sommas nas suas estradas de ferro durante o seculo passado, e tem aberto ao trafico quasi 9,000 milhas.

O Brazil tem em operação um comprimento total de estradas de ferro de cerca de 8,000 milhas. O Chile, primeiro na construcção de estradas de ferro na America do Sul, tem 2,000 milhas. Não ha paiz do continente sul-americano, que não seja inteiramente sensivel ao valor de estradas de ferro, como o primeiro requisito do desenvolvimento, e a construcção de systemas efficientes para abrirem todos os seus recursos é somente uma questão de tempo.

Este reconhecimento universal de estradas de ferro como o principal factor, não somente do desenvolvimento interno, mas do commercio internacional de todo o hemispherio occidental, acha sua expressão mais significativa no projecto de uma Estrada de Ferro Intercontinental, para o qual estudos foram feitos de accôrdo com as recommendações da Conferencia Internacional Americana, que teve lugar em Washington, a 2 de outubro de 1889.

O projecto da Conferencia tomou a forma definitiva na nomeação da Commissão da Estrada de Ferro Intercontinental, composta de representantes dos Estados Unidos, Mexico, Guatemala, Salvador, Colombia, Brazil, Venezuela, Equador, Peru, a Republica Argentina, Uruguay e Paraguay. A commissão celebrou sua primeira sessão, no dia 4 de dezembro de 1890, na Sala Diplomatica do Ministerio de Estado em Washington e foi aberta pelo Secretario de Estado dos Estados Unidos, o Honrado James G. Blaine. Por essa occasião, o Sr. Blaine disse:

> Senhores: Espero que este, quarto dia de dezembro de 1890, tenha de marcar o começo, o começo propicio de uma empreza muito grande que juntará a America do Sul, a America Central e a America do Norte; que unirá por laços mais estreitos e mais sinceros muitas nações, e será um beneficio á presente geração e aos milhões que ainda não são nascidos.

Uma Commissão Executiva nomeada pela Commissão fez um relatorio preliminar no dia 31 de janeiro de 1893, dando os resultados dos estudos feitos pelos engenheiros da Commissão. Esses

estudos, segundo as informações, publicados a 20 de junho de 1895, foram utilisados em determinar a situação de certas secções no systema proposto.

A Companhia Central de Estradas de Ferro de Guatemala cuja linha principal vae desde San José, na costa do Pacifico, até a cidade de Guatemala, decidiu-se a construir aquella porção do systema intercontinental, destinada a atravessar Guatemala, e pôz essa resolução em forma practica pela sua construcção, ficando aberta ao trafico no dia 14 de abril passado, a secção que se estende de Santa Maria situada na Estrada de Ferro Central de Guatemala, até Santa Lucia, e vai continuando a construcção até Patulul com a intenção de estender a linha para o nordoeste até a fronteria mexicana, e para o sudeste até a fronteira de Salvador. O leito da estrada e as pontes dessa linha vão-se construir com a bitola normal, ainda que a bitola que foi adoptada originariamente devia ter tres pés de largura.

Essa estrada está sendo substancialmente construida, sendo as pontes de aço com contra-fortes de pedra, e a parte da estrada já construida é feita de trilhos de aço de 54 libras. A Estrada de Ferro Sul-Mexicana já está funccionando até Oaxaca, 400 de milhas ao sul da cidade de Mexico, e breve estará acabada a parte que intervem entre essa cidade e a fronteira de Guatemala. A Estrada de Ferro Sul-Mexicana e a Estrada de Ferro Central de Guatemala breve permittirá aos viajantes irem por via-ferrea de Washington até a fronteira de Salvador. Nesta Republica, o Sr. SCHERZER vai construindo sua linha, e esta, considerada em connexão com as actuaas estradas de Nicaragua, permittiria aos viajantes irem por via-ferrea de uma cidade qualquer dos Estados Unidos até a linha projectada do Canal de Nicaragua.

As concessões foram feitas para uma estrada de ferro estendendo-se da costa do sul do Lago de Nicaragua atravez de Costa Rica, e se crê que semelhante estrada será prompto construida. A linha atravez da America Central que foi estudada pela commissão, passa geralmente ao longo da costa do Pacifico da fronteira septentrional de Guatemala até a cidade de Panamá. Na Colombia a linha tem dous ramaes, um de Panamá e o outro de Cartegena, no Mar das Antilhas até um ponto ao sul de Medellin. Em Medellin, um ramal é lançado para Venezuela. Os dous

ramaes de Panama e de Cartagena entroncam-se abaixo de Medellin e fazem uma só linha atravez do Equador tocando na capital, Quito, e atravez do Peru até Cuzco. A linha vai passando ao longo das costas do oeste e do sul do Lago de Titicaca, até La Paz, a capital da Bolivia. Entre La Paz e Huanchaca, uma estrada de ferro já está em operação por mais de metade da distancia (Oruro até Huanchaca). De Huanchaca divergem tres linhas, das quaes uma é a continuação da grande linha de tronco do norte e do sul até Jujuy, na Republica Argentina, já unida por via-ferrea com Buenos Aires; uma outra estende-se para léste, atravez da Bolivia e do Brazil até Rio de Janeiro; e a terceira ramifica da linha do Brazil em Pomobamba e passa na direcção do sudeste atravez do Paraguay até Assumpção. A Estrada de Ferro de Oruro já une Huanchaca com o porto de Antofagasta no Chile.

Assim poder-se-ha ver que, pela construcção de certas linhas, os continentes da America do Norte e da America do Sul seriam unidos por um grande systema de estradas de ferro, estendendo-se dos Estados Unidos, pelo Mexico, America Central, Colombia, Equador, Peru e Chile, com linhas lateraes estendendo-se por Venezuela, Bolivia, Brazil, a Republica Argentina, Paraguay e Uruguay. Ainda que a empreza parece ser grande, os trabalhos de construcção, comparados com as milhas de linhas já operadas nestes paizes, são comparativamente pequenos. Os trabalhos recentes da Commissão foram principalmente os de emendar seus estudos sobre a linha, e de prepararl-os para ser publicados no seu Escriptorio em Washington. O seu relatorio final será publicado em tres ou mais volumes acompanhados dos seus correspondentes atlas de mappas.

O valor principal deste systema não se acha no aspecto que primeiramente salta á vista, que é de demonstrar a practicabilidade de uma via-ferrea que deve passar ao longo da linha central dos dous continentes, e unir os Estados Unidos por terra com os paizes mais remotos da America do Sul; mas nas facilidades que trará ao desenvolvimento das relações commerciaes entre os paizes contiguos ou adjacentes, para a abertura de novas vias para o mar, para o supplemento da construcção de um ou mais canaes atravez do Isthmo de Panama, e para a connexão de todos os paizes do Novo Mundo n'um plano grande e harmonioso do desenvolvimento

industrial. O resultado final, a ultima expressão destas tendencias será a expansão interna de todos estes paizes, agora primeiramente grupados e a sua união como uma força intercontinental.

Deste aspecto do problema, passamos, por uma transição facil e logica, para o que é, depois de tudo, a sequencia natural á enorme actividade interna das republicas americanas como acima indicamos. Já nos Estados Unidos, e tambem em differente gráo nas republicas irmãs, o facto torna-se mais e mais evidente de que o desenvolvimento interno é somente o precursor de um commercio externo que vai constantemente-se alargando. Si se construem estradas de ferro, si se estabelecem linhas de vapores afim de levar os productos de um paiz ao mar, é porque se espera dar-lhes sahidas para os mercados estrangeiros. Si se desenvolvem as manufacturas em quantidades que excedam ás procuras do mercado domestico, ou si os fazendeiros continuam cultivando os cereaes além das exigencias domesticas, é porque esperam achar-lhes mercados estrangerios.

Deve chegar a época em todos os paizes progressivos—já chegou nos Estados Unidos—em que o desenvolvimento interno chegará a ponto em que haverá de necessidade um trasbordamento. É neste momento que se dá attenção aos meios mais effectivos de chegar aos mercados estrangeiros e de ganhar uma parte do seu commercio. Uma vez seriamente embarcado nos mares, um paiz logo acha que se pode assegurar o maior ganho somente por carregar os productos nos seus proprios navios. O capital naturalmente vai para a marinha mercante quando os ganhos recebidos de outras emprezas de transporte cessam de ser superiores. E algumas nações maritimas julgam de tanta importancia suas proprias marinhas mercantes, que para possuil-as lançam mão de muitos alvitres na forma de subvenções, subsidios de mala e favores especiaes afim de attrahir em o capital para as emprezas maritimas sob a bandeira nacional.

O exito que corôou esses favores concedidos pelos governos, variou com as condições differentes. Não pode haver duvida que, esses favores judiciosamente empregados, provaram-ser valiosos em augmentar as marinhas mercantes, mas deve ter cuidado na legislação da tarifa e dos diversos premios para não sustentar a industria da construcção de navios de modo que se tornam mais custosos ao comprador, os navios nacionaes que os estrangeiros. O capital

tem pouco sentimento em empregar-se. Construir navios, assim como possuil-os, deve ser de uma vantagem evidente antes que se possa esperar obter uma marinha nacional.

Acha-se um exemplo notavel deste facto na experiencia recente da França. A *Revue du Commerce Extérieur* de Paris de 19 de junho de 1897, diz:

A decadencia da marinha mercante na França é, infelizmente, um facto incontestavel; mas as causas assignadas pela commissão extra-parlamentar parecem-nos inteiramente inadequadas. A primeira condição necessaria ao bom exito de uma industria é o capital que se põe á sua disposição. Na França não falta o dinheiro. Ao contrario, é abundante. Os juros do capital emprestado são muito pequenos. A apolice franceza, que por sua taxa de capitalisação regula o valor do dinheiro, produz menos de 3 por cento; a taxa de desconto durante muitos annos tem permanecido a 2 por cento. Temos absorvido milhões de fundos da Russia e engulido centenas de milhões nas emprezas para a mineiração de ouro. Infelizmente, os capitalistas francezes são timidos demais ou muito credulos. Têm confiança somente no credito de nações; as emprezas commerciaes e industriaes não os attrahem.

O capital politico, que é tambem o capital financeiro, é longe do mar. Em Londres, Christiania, Copenhague, Stockholmo, os habitantes são obrigados a conhecer os negocios maritimos, e tomar interesse n'elles. Os capitaes do nosso paiz ignoram inteiramente, a industria dos transportes maritimos. Nossa marinha mercante pode encontrar capitaes somente nos districtos maritimos. Ainda ahi é difficil encontral-os. Excepto na Bretanha, provincia pobre, a agricultura é a occupação dominante. Nos grandes portos, como Marselha, se gasta muito dinheiro na especulação e nas varias industrias. Alguns armadores, marinheiros velhos, e um pequeno numero de burguezes, formam o unico recurso de onde se recrutam os capitaes da marinha mercante. Por fim, a abolição da taxa addicional sobre a bandeira em 1866, foi um outro revez para os negocios maritimos, e preparou a decadencia da marinha mercante nacional.

Ainda que a deducção possa appareser paradoxal, a importancia mesma das subvenções concedidas ás linhas regulares de navegação a vapor para o transporte de malas, tem prejudicado a marinha, por ter creado a concurrencia privilegiada. Isto teve como resultado o desvio do capital interessado nos negocios maritimos. O numero dos estaleiros diminuiu-se; o custo da construcção de navios na França augmentou-se. Ainda que os materiães empregados na construcção de navios ficaram isentos de direitos, a falta de concurrencia augmentou o preço de navios. Pelas mesmas razões exige-se mais tempo para a execução das ordens; os donos de navios foram obrigados a dirigirem-se aos estaleiros da Inglaterra. Alli, a marinha commercial é tão prospera e os estaleiros são tão numerosos que os preços vão-se reduziindo constantemente. A lei que supprimiu a taxa addicional sobre a bandeira, tambem tinha reduzido os direitos aduaneiros e a matricula dos navios francezes, á uma taxa insignificante. Os estaleiros da França tinham pouco de fazer salvo concertar navios.

Assim, quando foi votada a lei de janeiro de 1881, melhorando ao mesmo

tempo sua situação e a dos armadores, as primeiras ordens absorveram logo sua força de construcção. Na vespera da promulgação da lei, a Campagnie Générale Transatlantique mandou comprar navios na Inglaterra, ainda que tivessem somente a vantagem de meio-premio de navegação. Essa experiencia deveria ter servido como uma lição quando a lei de 1881 foi emendada.

Um meio deveria ter sido achado para assegurar as ordens aos estaleiros francezes, sem privar por muito tempo os armadores do beneficio da lei. Parece-nos que se poderia conseguir o fim concedendo o meio-premio de navegação aos navios de construcção estrangeira sómente pelo prazo de dous annos, que é o tempo medio exigido para a construcção de um navio. Os armadores, então, poderiam comprar navios na Inglaterra, e, ao mesmo tempo, dar commissões aos estaleiros francezes. Quando os navios estivessem acabados vender-se-hiam os velhos para obter a totalidade do premio. Os proprietarios de estaleiros francezes, confiando-se em novas ordens, teriam augmentado as facilidades de construcção. Mas como nenhum limite foi posto ao prazo do meio-premio sobre os navios de construcção estrangeira, foram conservados, e tomaram o lugar dos novos que teriam sido encommendados na França.

O legislador de 1893 quiz reparar o mal, e foi até ao extremo contrario. Nenhuma fracção do premio foi concedida aos navios estrangeiros. Os proprietarios dos estaleiros ficaram senhores da situação, e podiam dictar aos armadores. Não satisfeitos com os premios, exigiram preços excessivos. A lei de 1893 forneceu lhes os meios de fornecer navios pelo mesmo preço que os estaleiros estrangeiros; foi concedido até um premio de 1 franco por 100 kilogrammas de caldeiras e machinas. Mas um navio a vela que se venderia por 300,000 francos em outro paiz, agora custa 500,000 francos na França. Os constructores confiscaram um quarto do premio de navegação.

O armador que necessita de tonelagem, e o capitalista que quer enviar mercadorias, acham-se entre duas alternativas: ou comprar navios estrangeiros, pagando o direito de 2 francos por tonelada e renunciando ao premio de navegação, ou mandar comprar navios nos estaleiros francezes, pagando dous terços mais. Isto prejudica seriamente o commercio nacional.

A experiencia da França, assim delineada, parece mostrar:

1. Que a forma mais effectiva de premios de navigação é a incorporada na lei de 10 de maio de 1892, votada pelo Congresso dos Estados Unidos, pela qual dous vapores construidos no estrangeiro foram admittidos á matricula, sob condição de que dous vapores da mesma classe fossem construidos nos Estados Unidos.

2. Que sem uma estipulação n'uma lei de premios á navegação que permitta a concurrencia estrangeira sob condições prescritas, os navios construidos n'um paiz que concede subvenções, ficam sujeitos a que os constructores por elles peçam preços que afastam os capitaes domesticos.

3. Que uma taxa especial em favor de navios nacionaes, ainda que seja creada de modo a provocar represalias por parte de outras potencias maritimas, e devesse ser usada somente como uma medida de reivindicação, foi vantajosa á marinha franceza.

É fora de proposito entrar n'uma discussão da questão de subvenções, premios e favores discriminatorios. Cumpre chamar a attenção para as possibilidades da referida legislação em augmentar as marinhas mercantes. A attitude dos Estados Unidos e das outras republicas americanas para com essa phase do problema de transporte é singular no sentido, que se acham na entrada d'uma nova era quanto a suas relações economicas, na qual, é de esperar acharão unificados seus interesses. Qualquer legislação relativa aos navios mercantes deveria estreitar as relações commerciaes e fazer mutuamente lucrativa a troca de productos entre dous paizes.

A idea da reciprocidade no commercio tem subtendido, como um corollario logico, a reciprocidade nos meios, pelos quaes se faz este commercio. As republicas americanas já uniram-se num grande projecto de cooperação para o desenvolvimento das facilidades de transporte por terra; a posição geographica de uma em relação a outra suggere, tambem, a importancia de algum systema de adquirir o dominio sobre seus transportes por mar.

Joseph P. Smith

ESTADOS UNIDOS.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE MANUFACTUREIROS.

Pelo Presidente THEODORE C. SEARCH.

Essa Associação pode ser mencionada como uma das varias agencias importantes para a promoção de commercio entre os varios paizes comprehendidos na União Internacional Americana e, por conseguinte, deve-se dar conta dos seus propositos e trabalhos. Representa os esforços reunidos dos manufactureiros americanos para a promoção dos seus interesses communs por methodos de negocio que podem servir de melhor modo a uma organização

de tamanho alcance em seus propositos e numero dos seus membros. Representando quasi todos os ramos importantes de industria dos principaes districtos manufactureiros dos Estados Unidos, a Associação é essencialmente nacional tanto na sua organização como nos seus propositos e nos methodos empregados para leval-os a effeito. Seu presidente, secretario, e thesoureiro são nomeados pelos membros da Associação na assemblea nacional annual sem referencia á localidade, e está estipulada na constituição a nomeação do mesmo modo de um vice-presidente dos membros de cada Estado. Os vice-presidentes dos doze estados que contêm o maior numero de fabricas, os funccionarios geraes, e quatro membros extraordinarios constituem uma commissão executiva pela qual os funccionarios da Associação são dirigidos.

A politica geral da Associação é dada na assemblea annual e as linhas especiaes do trabalho são indicadas á commissão executiva, que por seu turno investe de grandes poderes discricionarios, ao presidente, que assim é feito o chefe executivo da organização. Os trabalhos da Associação Nacional de Manufactureiros podem ser divididos em duas classes, uma incumbida dos interesses domesticos, dos manufactureiros dos Estados Unidos e a outra do commercio americano com os paizes estrangeiros.

Na primeira classe podem-se grupar os seguintes propositos especiaes:

1. Conservação do mercado domestico.
2. Unidade das classificações de fretes das estradas de ferro.
3. Melhoramento das vias fluviaes do interior.
4. Creação de um Ministerio Federal do Commercio e da Industria.
5. Estabelecimento de uma lei nacional de fallencias.

Entre os propositos que se referem ao commercio estrangeiro podem-se enumerar os seguintes:

1. Investigação dos mercados estrangeiros.
2. Estabelecimento de armazens de amostras para as mercadorias americanas nos centros de commercio estrangeiro.
3. Melhoramento do serviço consular.
4. Restauração da marinha mercante americana.
5. Construcção do Canal de Nicaragua sob a inspecção americana.

6. Restauração de tratados de reciprocidade commercial.

Não obstante os propositos acima mencionados conterem as mais importantes linhas do trabalho que a Associação tem em vista, não comprehendem toda a extensão de sua actividade; porque esses propositos especificados comprehendem muitas emprezas incidentes ou alliadas que augmentam muito o trabalho realmente executado. Em quanto a Associação Nacional de Manufactureiros tem attrahido attenção de toda parte pelos esforços empregados para estender o commercio externo dos Estados Unidos, pode-se ver pela enumeração dos propositos da Associação, que a organização não é mantida com o unico fim de desenvolver o commercio externo. Seus fins domesticos não são de menor importancia do que os estrangeiros.

Primeiramente a Associação é americana em tudo. Ainda que esteja inteiramente fora da politica e comprehende na sua lista de membros homens de opiniões politicas muito differentes e bem marcadas, a Associação Nacional de Manufactureiros mantem-se firme e claramente para a protecção das industrias domesticas, declarando que não ha mercado no mundo de tanta importancia para os manufacturerios americanos como proprio domestico. A tarifa é considerada pela Associação como um problema de negocio, e não como opportunidade para capital politico; e o ajuste dos direitos de modo que sejam igualados o custo de artigos importados e de mercadorias fabricadas nos Estados Unidos representa, provavelmente, a opinião da maioria dos membros da Associação sobre o problema da tarifa. Quando o sentimento da Associação foi expressado na assemblea annual no mez de janeiro de 1897, seus principios sobre a tarifa foram exprimidos na seguinte resolução:

"Fica resolvido que se devem estabelecer direitos de modo que sejam consistentes com a protecção adequada de nossas industrias manufactureiras e agricolas e dos operarios que empregam. A tarifa deve conter somente direitos especificos ou direitos mixtos especificos e ad valorem."

A parte dos trabalhos domesticos da Associação que tem attrahido maior attenção é a que foi effectuada para a creação de um Ministerio Federal do Commercio e da Industria. Essa idéa, proposta ha muitos annos mas por muito tempo descurada, foi

levada proeminentemente á attenção publica nos ultimos annos e muito se tem feito para fazer conhecidas as vantagens do novo ministerio que se propõe. Propostas para a creação do referido ministerio têm sido apresentadas em successão e se tem mantido uma vigorosa campanha de educação. O fim da legislação pedida é collocar n'um so ramo do Governo nacional todas as funcções que se referem ás industrias e ao commercio da nação, para que esses interesses sejam providos de modo melhor do que é practicavel nas condições existentes. Por meio de uma commissão de seus mais conhecidos membros e da circulação de grande quantidade de pamphletos sobre este assumpto, a Associação tem mantido o interesse publico.

O trabalho que a Associação Nacional de Manufactureiros está fazendo em connexão com a extensão dos negocios exteriores dos Estados Unidos é provavelmente do maior interesse para aquelles que lerem este artigo. Neste trabalho, como em tudo mais, a Associação esforça-se para applicar methodos praticos de negocio.

Os planos deste trabalho tomam providencias para a investigação cuidadosa de novos mercados dos productos americanos, para o estudo das condições commerciaes dos varios paizes, e para o conhecimento, quanto for possivel, das classes de mercadorias americanas que se podem vender nos differentes mercados e as condições de concurrencia que se têm de encontrar. Este trabalho é preliminar e preparatorio de maiores emprezas a respeito do estabelecimento de agencias sob a administração da Associação, nos centros de commercio estrangeiros que parecem offerecer as melhores opportunidades para o desenvolvimento de maior trafico. Essas agencias são destinadas a ser armazens para a exposição de mercadorias americanas de todas as classes, ou salas de amostras onde se possam ver e examinar as mercadorias pelos que as quizerem comprar. O merito deste methodo de persuadir o commercio estrangeiro é evidente áquelles que têm experimentado vender mercadorias sem amostras, e sem outros auxilios mais do que descripções verbaes e publicações. A administração da Associação Nacional de Manufactureiros crê que se pode applicar este plano com bons resultados em muitos paizes estrangeiros, e especialmente nos centros de commercio da America Latina, Investigações com este proposito em vista foram começadas em differentes paizes, e o primeiro do systema proposto de armazens de

amostras actualmente está sendo organizado em Caracas, Venezuela, sob condições muito favoraveis creadas pela concessão especial do Governo de Venezuela.

Visto que a idéa do estabelecimento de armazens constitue um dos mais importantes caracteristicos do trabalho da associação pode ser conveniente illustrar seus propositos mais completamente mostrando o que se propõe effectuar com o estabelecimento de Caracas.

1. Fornecerá uma exposição permanente de amostras sob condições que prenderão a attenção cuidadosa dos que quizerem comprar.

2. Servirá como escriptorio para os representantes dos que exhibem, que querem visitar Venezuela com o fim de vender mercadorias ou investigar o mercado. A taes representantes as facilidades do armazem offerecerão assistencia inestimavel sob a forma de informação e conselho relativos a negocios.

3. O armazem pode servir como um deposito alfandegado para a armazenagem por preço moderado de mercadorias destinadas a ser vendidas em Venezuela.

4. O armazem pode servir de agente para receber os generos alfandegados para remettel-os a outra parte, encarregando-se da entrada, pagamento dos fretes, direitos, etc.

5. Para industriar mercadores para serviço em Venezuela ou em outras republicas sul-americanas, o armazem será uma boa escola porque fornecerá opportunidades excepcionaes para o estudo das condições commerciaes e dos methodos de negocio na America do Sul.

6. Na collecção de informação valiosa áquelles que desejam fazer negocios em Venezuela, o armazem poderá prestar serviço importante. Entrará na jurisdicção da administração do armazem recolher dados completos e exactos sobre todos os assumptos concernentes aos interesses commerciaes americanos.

7. Amostras de mercadorias vendidas em Venezuela, catalogos, listas de preços, etc., serão recolhidos para o uso da administração do armazem e dos agentes commerciaes que representam os que exhibem.

8. Informação relativa ás novas emprezas e opportunidades de negocio será cuidadosamente obtida e communicada promptamente aos interessados que merecem tal serviço por causa de serem membros

da Associação Nacional de Manufactureiros ou de serem participantes na exhibição.

A visita de uma commissão de manufactureiros americanos para a America do Sul o verão passado, que attrahiu muita attenção em todo o mundo commercial, foi projectada e levada ao fim pela Associação Nacional de Manufactureiros. Durante um passeio de tres mezes no Brazil, na Republica Argentina e Uruguay, essa commissão recolheu muita informação valiosa a respeito das possibilidades da extensão do commercio dos Estados Unidos com estes paizes. O relatorio dessa commissão forma um pamphleto volumoso, que é considerado geralmente como um dos mais intelligentes e completos tratados sobre o commercio sul-americano que jamais foi publicado. Esse commettimento foi observado com o maior interesse e todos os seus caracteristicos foram cuidadosamente notados nos circulos commerciaes estrangeiros. Os consules estrangeiros nos Estados Unidos remetteram a seus respectivos governos, relatorios especiaes sobre este assumpto e os periodicos e jornaes commerciaes da Inglaterra e do continente o discutiram extensamente como incidente muito significativo do movimento para a extensão do commercio estrangeiro dos Estados Unidos.

Ao mesmo tempo que os trabalhos dessa commissão têm sido de muito proveito ás relacões commerciaes dos Estados Unidos com os paizes sul-americanos e têm tornado a Associação muito conhecida no exterior como no interior, tambem serviram para impressionar as nações estrangeiras com as serias intenções dos manufactureiros dos Estados Unidos nos seus esforços para o augmento do seu commercio externo.

O exemplo estabelecido pela Associação Nacional de Manufactureiros em levar a um exito tão notavel essa viagem commercial na America do Sul foi logo seguido pela Inglaterra, França e Allemanha em mandar expedições semelhantes de commerciantes para a China.

Um dos mais interessantes documentos publicados pela Associação é um relatorio copioso sobre o commercio e as industrias do Japão que contem os resultados de investigações extensas neste paiz, feitas por ROBERT P. PORTER, ex-superintendente do undecimo recenseamento dos Estados Unidos e estatistico muito conhecido. Este relatorio inclue todas as industrias importantes do Japão e

trata muito extensamente dos que fazem concurrencia com os Estados Unidos, e assim torna-se util muita informação interessante e valiosa que até agora não foi accessivel a estudantes ou homens de negocio.

As investigações que o Sr. Porter fez a favor da Associação não sómente dissiparam as illusões de desastre imminente para os manufactureiros americanos por meio da concurrencia das industrias do Japão que se estão rapidamente desenvolvendo, mas tambem mostraram que o imperio do Mikado possue grandes possibilidades como mercado de muitas classes de productos americanos particularmente de machinas e mercadorias manufacturadas.

Julgando que a maior efficiencia do serviço consular dos Estados Unidos pode ser obtida sómente com a escolha de homens competentes dando-se-lhes permanencia do serviço, a Associação Nacional de Manufactureiros empregou seus esforços para a obtenção deste fim. Muitos consulados foram cuidadosa e imparcialmente investigados e recommendações especiaes concernentes a elles foram remettidas ao Presidente e ao Secretario de Estado.

Um caracter distinctivo dos trabalhos da Associação Nacional de Manufactureiros é o grande numero de publicações que são de interresse e valor para manufactureiros. As circulares de Informação publicadas pela Repartição de Publicidade de Associação têm prestado serviço valioso em promover os interesses da Associação. As circulares são na forma de pamphletos variando em tamanho de um só folha até os volumes de 164 paginas, e são distribuidas gratuitamente entre os manufactureios dos Estados Unidos e a muitas casas commerciaes no estrangeiro.

A mais importante publicação emprehendida pela Associação é a "Guia de Compradores" composta dos membros, arranjada e classificada de modo que mostram os negocios de todos junto com a informação mais desejada pelo commerciante estrangeiro que quizer comprar mercadorias americanas. Este livro actualmente está em preparação para breve ser publicado, e uma grande edição será distribuida entre os commerciantes dos paizes inglezes. Edições subsequentes nas outras linguas estão projectadas. A Associação tambem publica sómente para seus membros, boletins confidenciaes, que fornecem informações a respeito das necessidades dos estrangeiros que querem comprar mercadorias americanas.

Os escriptorios da Associação Nacional de Manufactureiros são situados ao No. 1751 North Fourth street, aonde os trabalhos são feitos sob a inspecção immediata do presidente. Os varios ramos do trabalho que se estendem a muitos paizes estrangeiros remotos, todos unem-se neste ponto, e este escriptorio está em communicação com um grande numero de correspondentes e agentes assalariados nos centros municipaes do mundo. Não obstante a Associação ter sómente dous e meio annos, o seu numero comprehende quasi 1,000 dos manufactureiros mais importantes e mais conhecidos nos Estados Unidos, e sua influencia tem sido bem manifestada em muitas partes do mundo.

Para indicar o interesse com que os trabalhos da Associação tem sido estimados no estrangeiro, este commentario recente do "British Trade Journal" é significativo.

"Seria conveniente si uma associação semelhante á dos Estados Unidos existisse neste paiz. Actualmente nossos interesses manufactureiros estão desorganizados. É facto que ha associações nas varias industrias, mas não ha uma associação central de manufactureiros. A unica junta que corresponde á Associação americana é a Camara Associada de Commercio, mas nessa associação os interesses dos manufactureiros são submergidos pela classe mercantil, cujas opiniões sobre muitas questões importantes são diametralmente oppostas ao manufactureiro. Por conseguinte, os manufactureiros britannicos em geral são simplesmente annullados pela Camara de Commercio e a grande junta de manufactureiros cujos interesses em todo o paiz são muito mais importantes do que os dos commerciantes, é praticamente ignorada."

Pedidos das publicações da Associação e de informações sobre assumptos commerciaes, quer sejam especiaes, quer geraes no seu caracter, recebidos de qualquer parte do mundo, serão attendidos logo que for possivel e sem remuneração.

O COMMERCIO SOBRE BASES IGUAES E EQUITATIVAS.

Disse-se que o commercio tem civilisado o mundo e que a nação que domine as forças de commercio, poderá dominar o mundo inteiro.

Ha no commercio dous grandes elementos, a saber, o trafico e o transporte; o primeiro é activo e o segundo passivo. Um commercio activo deve ser feito por meio de nossa propria marinha mercante e não da marinha estrangeira. O commercio, quer seja livre, quer taxado, deve ser sempre feito sobre bases iguaes e equitativas. Entre as maximas prescritas por Benjamin Franklin encontramos a seguinte:

"O commercio equitativo é aquelle em que os valores iguaes são trocados por outros iguaes, incluindo-se as despezas de transporte. Por exemplo, si para produzir uma fanga de trigo, A na Inglaterra tem de empregar o mesmo trabalho e dinheiro que B tem de empregar na França, para produzir quatro galões de vinho, por conseguinte, quatro galões de vinho equivalem exactamente a uma fanga de trigo, e A e B devem ir a encontrar-se para trocar seus productos. A vantagem de um commercio equitativo é, que cada individuo augmenta o numero de suas commodidades, pois, em lugar de ter só trigo ou só vinho, tem vinho e trigo.

Mas si A na Inglaterra tem um navio, e B na França não o tem, deve-se então, fazer a transacção na França, e o navio inglez deve levar os productos de um para outro paiz, assim creando-se um saldo adverso pago em dinheiro de contado. Ainda que tal trafico seja livre, é desigual, e simplesmente porque uma parte pode fazer o que a outra não pode. A falta de marinha mercante n'um paiz contribue para abaixar os preços dos seus productos; em quanto a possessão de navios mercantes contribue para augmentar-lhes os preços. Possuindo uma marinha mercante podem-se dominar os mercados, mas carecendo della, vive-se n'um estado de dependencia que custa caro.

As republicas americanas, incluindo-se ou não os Estados Unidos, não têm sufficiente marinha mercante, e muitas carecem

de navios destinados a extensas viagens. A seguinte tabella copiada do "Répertoire Général du Bureau Veritas," para 1896–97, mostra o numero e a tonelagem bruta e liquida de navios de mais de 100 toneladas liquidas, e o numero e a tonelagem liquida de navios de mais de 50 toneladas liquidas pertencentes a estas republicas:

Marinha mercante das Republicas Americanas.

Nações a que pertencem.	Vapores de 100 toneladas liquidas ou demais.			Navios de 50 toneladas liquidas ou demais.			Total.
	Numero.	Toneladas brutas.	Toneladas liquidas.	Numero.	Toneladas liquidas.	Numero.	Toneladas.
Estados Unidos	477	761, 707	529, 716	3, 881	1, 358, 467	4, 358	2, 120, 174
Brazil	314	139, 305	88, 908	320	73, 519	634	212, 824
Chile	36	45, 321	30, 064	142	73, 162	178	118, 483
Republica Argentina	61	43, 317	28, 116	154	38, 071	215	81, 388
Uruguay	19	9, 415	6, 018	51	12, 419	70	21, 834
Peru	6	6, 414	4, 235	54	22, 282	60	28, 696
Mexico	12	4, 699	2, 517	51	9, 281	63	13, 980
Nicaragua	2	2, 158	1, 386	20	10, 453	22	12, 611
Venezuela	5	2, 033	1, 008	16	2, 816	21	4, 849
Haiti	4	1, 488	739	17	4, 218	21	5, 706
Colombia	1	881	457	7	1, 770	8	2, 651
Costa Rica	2	528	240	2	551	4	1, 079
Santo Domingo	2	489	239	7	1, 257	9	1, 746
Paraguay	1	282	232	.....	.....	1	282
Honduras	.....	.....	.....	2	199	2	199
Guatemala	.....	.....	.....	16	4, 351	16	4, 351
Bolivia	.....	.....	.....	3	2, 214	3	2, 214
Salvador	.....	.....	.....	4	1, 109	4	1, 109
Equador	.....	.....	.....	1	386	1	386
Total	942	1, 018, 037	693, 875	4, 748	1, 617, 525	5, 650	2, 634, 562
Total do mundo	11, 155	17, 089, 596	10, 761, 025	29, 348	9, 135, 560	40, 503	26, 225, 156

A tonelagem total a que se refere a tabella anterior comprehende tanto a dos navios que navegam em alto mar, como a dos que somente se empregam na cabotagem. O trafico costeiro emprega a major tonelagem. Por exemplo, em 1896, a tonelagem dos Estados Unidos no trafico estrangeiro foi somente de 829,833 toneladas, ou 39 por cento do total.

Do total da tonelagem das republicas, os Estados Unidos têm quasi tres quartos; da tonelagem do mundo, as Republicas americanas têm quasi um decimo, e os Estados Unidos têm um duodecimo, tratando-se de navios de alto mar.

A tonelagem média do trafico exterior dos Estados Unidos durante os cinco annos de 1892–1896, mostrando especificadamente a participação das Republicas americanas e em bruto a de todas as outras nacionalidades, achar-se-ha na tabella seguinte:

Tonelagem que entrou e sahiu no trafico exterior dos Estados Unidos.

Paizes.	Entradas.			Sahidas.		
	Com carga.	Em lastro.	Total.	Com carga.	Em lastro.	Total.
	Toneladas.	*Toneladas.*	*Toneladas.*	*Toneladas.*	*Toneladas.*	*Toneladas.*
Mexico	563	2,437	3,001	2,299	920	3,219
Costa Rica	.....	.....	.....	.....	15	15
Haiti	625	84	708	497	.....	497
Honduras	55	55	111	36	55	92
Nicaragua	33,466	6,768	40,238	20,932	19,436	40,371
Republica Argentina	134	942	1,076	1,620	.....	1,620
Brazil	1,380	959	1,885	2,441	27	2,468
Chile	257	10,833	11,091	10,734	760	11,535
Colombia	259	.....	259	238	.....	238
Equador	1,037	.....	1,037	1,037	.....	1,037
Peru	136	199	335	.....	.....	.....
Uruguay	.....	.....	.....	400	.....	400
Venezuela	.....	34	34	.....	131	131
Total	37,912	22,311	59,775	40,234	21,344	61,623
Estados Unidos	3,556,999	1,073,494	4,630,494	3,594,154	1,108,497	4,702,651
Republicas Americanas	3,594,911	1,095,805	4,690,269	3,634,388	1,129,841	4,764,274
Nações estrangeiras	11,679,106	3,803,977	15,483,531	14,029,317	1,678,173	15,707,446
Total	15,274,017	4,899,782	20,173,800	17,663,705	2,808,014	20,471,720

A maior parte deste trafico foi levada em vapores estrangeiros principalmente europeos. Dos navios que trouxeram cargas, 76.46 por cento eram estrangeiros, e 23.45 por cento eram americanos. Dos navios que levaram cargas para o exterior, 79.36 por cento eram estrangeiros e 20.64 por cento americanos.

A proporção da tonelagem de toda classe, dos navios no trafico mostra-se nas duas tabellas seguintes:

Trafico exterior dos Estados Unidos. Proporção média da tonelagem dos navios de ida e volta durante cinco annos.

ENTRADAS.

Nacionalidade dos navios.	Proporção da tonelagem que entrou.	
	Com carga.	Em lastro.
	Por cento.	*Por cento.*
Estados Unidos	76.81	23.19
Republicas Americanas, incluindo-se os Estados Unidos	76.64	23.36
Republicas Americanas, excluindo-se os Estados Unidos	66.77	33.23
Outras nações	75.42	24.58
Totalidade	75.71	24.29

Trafico exterior dos Estados Unidos, etc.—Continued.

SAHIDAS.

Nacionalidade dos navios.	Proporção de tonelagem que sahiu.	
	Com carga.	Em lastro.
	Por cento.	*Por cento.*
Estados Unidos	76.43	23.57
Republicas Americanas, incluindo-se os Estados Unidos	76.28	23.72
Republicas Americanas, excluindo-se os Estados Unidos	65.30	34.70
Outras nações	89.95	10.05
Totalidade	86.03	13.97

O valor total das exportações dos Estados Unidos durante o exercicio de 1896, foi de $882,606,938. Desta quantidade $65,037,977, ou 7.37 por cento do total, foi para as Republicas americanas.

O valor total das importações para o mesmo anno foi de $779,724,674, de que $137,425,888, ou 17.62 por cento veiu das Republicas americanas.

Os dados relativos a este trafico e a participação dos vapores americanos nelle, mostram-se na tabella seguinte:

Valor do trafico exterior dos Estados Unidos com as outras Republicas Americanas, e a porcentagem de carga levada em vapores americanos durante o exercicio findo a 30 de Junho de 1896.

Paizes.	Exportação.	Por cento.	Importação.	Por cento.	Total.	Por cento.
	Dollars.		*Dollars.*		*Dollars.*	
Haiti	4,423,502	25.90	1,697,618	23.67	6,121,120	25.26
Santo Domingo	1,064,116	90.11	2,895,069	78.06	3,959,185	81.30
Mexico	8,811,472	68.00	13,886,348	46.67	22,697,820	50.49
Guatemela	3,158,059	80.34	2,080,027	84.27	5,238,086	81.90
Costa Rica	1,198,612	14.51	3,835,187	8.98	5,033,799	10.30
Salvador	1,608,573	90.06	1,166,970	90.34	2,775,543	90.19
Nicaragua	1,269,015	50.22	1,268,922	20.90	2,537,937	35.56
Honduras	610,621	70.50	776,644	62.62	1,387,265	66.08
Brazil	14,258,187	15.90	71,060,046	3.71	85,318,233	5.74
Republica Argentina	5,979,046	10.97	9,313,385	40.91	15,292,431	29.21
Venezuela	3,838,746	85.20	9,649,911	92.62	13,488,657	90.50
Colombia	3,382,588	44.11	4,970,092	16.50	8,352,680	27.67
Chile	3,431,808	11.73	4,709,017	20.43	8,140,825	16.76
Uruguay	1,481,200	15.39	3,242,428	46.66	4,723,628	36.85
Peru	999,381	46.72	712,696	43.12	1,712,077	45.22
Equador	689,416	82.13	763,643	91.87	1,453,059	87.24
Bolivia	21,907	5.70			21,907	5.70
Paraguay						
Totalidade	56,226,249	40.32	132,028,003	24.79	188,254,252	28.89

NOTA.—O valor das exportações para este paiz refere-se somente ao commercio por mar.

Ao examinar a tabella anterior notam-se varios factos importantes.

Primeiro. No trafico maior que têm os Estados Unidos—que é o do Brazil—emprega-se o menor numero de navios americanos. O commercio com Venezuela emprega o maior numero de navios americanos e não obstante ser adverso quanto ao trafico, é muito favoravel quanto ao transporte. Calculando em 10 por cento o volume deste trafico, o transporte montará á somma de $1,348,865, de que a parte americana—90.5 por cento—é de $1,220,723, o que deve-se deduzir do saldo adverso de commercio. No caso do Brazil, porém, a quantidade de carga que vai em navios americanos é tão pequena—5.74 por cento—que faz diminuir pouco o saldo adverso que resulta das exportações. Calculando em 12 por cento o valor dos transportes, a diminuição seria somente de $587,672 em $56,801,859, ou quasi um por cento. A necessidade de navios americanos no trafico com o Brazil torna-se assim clara e positiva.

Segundo. Calculando em $188,254,252, ou 10 por cento, o valor médio dos transportes para todo o commercio, achamos que a quantia paga pelo uso dos navios é de $18,825,425. A parte americana desta somma, calculada em 28.89 por cento, é de $5,438,665, que é, provavelmente, a terça parte do que poderia ser si na politica nacional se désse tanta importancia á questão dos transportes como á do commercio.

Terceiro. Como exemplo do que se deveria alcançar no commercio com as Republicas americanas, devemos olhar para o estado do trafico e dos transportes com os seguintes paizes: Santo Domingo, Mexico, Guatemala, Salvador, Honduras, Venezuela e Equador. Mais do que a metade do commercio com estes paizes effectuou-se por meio de navios americanos durante o anno de 1896. A média foi de 72.3 por cento. As exportações montaram a $19,781,003, e as importações a $31,218,612, sendo o commercio adverso por $11,437,609 e o transporte favoravel por $3,685,699 (calculando-se o valor médio em 10 por cento). A reducção effectuada foi de 32.24 por cento, deixando um saldo adverso de $7,751,910. Podemos accrescentar, si todo o trafico tivesse sido feito por meio de navios americanos, seria um saldo adverso de $6,343,799.

Quarto. No trafico total, segundo se vê pela tabella marcada na letra D, o saldo adverso é muito grande sendo de $75,801,754. É facto, que si todos os transportes tivessem sido feitos em navios americanos, á razão média de 10 por cento, o que daria a somma de $18,825,425, e si essa somma fosse accrescentada á quantia total exportada dos Estados Unidos, ver-se-hia a necessidade de augmentar o numero dos navios mercantes.

A parte que cada Republica Americana tomou no transporte do seu proprio commercio com os Estados Unidos foi muito pequena. Somente cinco paizes empregaram seus proprios navios no transporte do seu commercio durante o anno de 1896, a saber:

Paizes.	Entradas.	Sahidas.
	Toneladas.	*Toneladas.*
Chile	10, 619	8, 330
Brazil	3, 460	2, 626
Haiti	925	689
Mexico	334	534
Nicaragua	45	45

Encontra-se a bandeira ingleza no trafico de cada uma das Republicas com os Estados Unidos, e predomina no trafico de muitas dellas. As bandeiras americanas, noruenses, allemãs, hollandezas, e italianas seguem na ordem em que estão mencionadas. No trafico com a Republica Argentina figuram doze bandeiras europeas; no do Brazil 13, além de 3 americanas. No trafico dos Estados Unidos com a Republica Argentina e com o Brazil, nota-se que ha um saldo de $60,136,198, a favor daquelles paizes; mas o saldo de commercio seria 20 por cento menos, si os navios mercantes dos Estados Unidos tivessem sido empregados. Um commercio equitativo dá occupação igual a navios dos paízes que trocam seus productos. Mas um paiz que tem de encontrar um saldo adverso no seu commercio com outro paiz, tem o direito de igualal-o por um excesso de transportes. Os paizes que não tomam parte no trafico de outro, não têm o direito de approveitar-se dos transportes. Estes são os principios de um commercio equitativo, no qual valores iguaes são trocados por outros iguaes, incluindo-se os custos de transporte.

Tinham sua melhor applicação na lei de navegação franceza, que foi abolida por Louis Napoleon em 1860. Essa lei estipulou

que as mercadorias e os productos devem ser importados directamente dos paizes estrangeiros nos navios francezes, ou nos navios pertencentes aos paizes que produzem esses productos ou mercadorias. Mas os productos que estes paizes enviassem nos seus proprios navios, pagariam o mesmo que os levados nos navios de outras nações, a saber: Um direito differencial de 10 por cento mais que os productos importados em navios francezes. Depois da guerra napoleonica, essa lei serviu de base á construcção da marinha mercante da França. Emquanto ficou vigente, não houve necessidade de um systema de gratificação para a protecção de navios. Quando foi abrogada logo se viu que algum expediente devia substituil-a, si a marinha mercante franceza tivesse de continuar a occupar nos mares, o lugar que tinha occupado. Assim a França passou de protecção vantajosa a outra desvantajos, ainda que qualquer systema seja melhor do que não tomar parte no transporte do seu commercio com os paizes estrangeiros.

William W. Bates.

BOLIVIA.

CONCESSÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO.

O encarregado de negocios da Belgica em Santiago, Chile, dá informação de que o Governo da Bolivia deu ao Sr. Domingo Costa, concessão de uma estrada de ferro que, principiando em algum porto na costa do Pacifico, que será concedido á Bolivia em virtude de um tratado recente com o Chile, passará por Oruro, e terminará em Cochabamba. Essa estrada de ferro deverá ter uma bitola de um metro.

As condições da concessão estipulam que a construcção da estrada deverá começar tres mezes depois da approvação dos planos, que devem ser submettidos seis mezes depois da assignatura do contrato; setenta e cinco kilometros deverão ser construidos e abertos ao trafico cada anno.

O Governo garante um juro de 6 por cento do capital, pago com 50 por cento da renda do porto acima mencionado.

COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO DA BOLIVIA ORIENTAL.

O. Sr. C. de Coutouly, encarregado de negocios francez, n'uma carta escrita em La Paz, em data de 15 de abril de 1897, diz que o Governo da Bolivia acaba de fazer ao Sr. Swan, cidadão dos Estados Unidos concessão de uma estrada de ferro que, principiando em algum ponto da margem direita do rio Paraguay que será determinado, terminará em Santa Cruz de la Sierra, capital do districto desse nome. Vão-se estender ramaes da linha na direcção de Beni, Acre, e Madre de Dios. O syndicato concessionario é a American Development Company; a companhia constructora será organizada sob o titulo da Bolivian Oriental Railway Company.

A companhia recebe do Governo uma garantia de 6 por cento de juro durante vinte annos, com a hypotheca sobre a renda aduaneira presente e futura das regiões de Paraguay e do districto de Beni; e uma concessão de 8,000 leguas quadradas de terras devolutas, das quaes 3,000 são no Chaco, 3,000 na Bolivia ao nordeste, e 2,000 nos districtos de Beni e Santa Cruz; e a isenção de todos os direitos de importação sobre os materiaes necessarios para a obra.

O syndicato deve depositar uma garantia de 50,000 bolivianos dentro do prazo de doze mezes á contar do primeiro de Fevereiro.

COLOMBIA.

MONOPOLIO DA FABRICAÇÃO E VENDA DE PHOSPHOROS.

O Sr. Jacob Sleeper, Consul Geral dos Estados Unidos em Bogotá, Colombia, n'um officio dirigido ao Ministerio de Estado em data do primeiro de junho de 1897, inclue uma copia do *Diario Oficial*, que contem a base de um contrato para o monopolio de phosphoros nesta Republica, de que extrahimos as seguintes:

1. O monopolio da fabricação e venda de phosphoros na Colombia durante um periodo de vinte e cinco annos.

2. O estabelecimento de fabricas em certos districtos da Republica.

3. Uma diminuição de 10 a 20 por cento sobre os actuaes preços.

4. O pagamento de seis centos e quarenta mil francos por anno.

5. Um pagamento adiantado de oito milhões de francos por conta dos pagamentos annuaes.

Esse contrato será offerecido em hasta publica, que deve ter lugar quatro mezes a partir da data da sua publicação na Gazeta Official.

COLOMBIAN INDIA RUBBER EXPLORATION COMPANY LIMITED.

Essa companhia foi recentmente registrada em Londres.

Diz-se que o stock da companhia é de $1,500,000, e os seus fins como declarados nos artigos de incorporacão são os seguintes: Plantar arvores, fabricar e commerciar em borracha, e em madeiras de construcção; adquirir de qualquer companhia, estado, soberano, governo, autoridade, pessoa ou pessoas, concessões, doações, opções, decretos, poderes, e direitos de qualquer natureza ou especie; fazer a industria de uma companhia de mineração, de fundição e de metallurgia em todos os seus ramos; adquirir terras e fazendas e trabalhar e fazer render as mesmas por meio de limpas, canaes, plantações, e construcções; estabelecer cidades e povoações e promover immigração para ellas; construir, manter e operar estradas de ferro e tramvias, fios telegraphicos, canaes, reservatorios, estradas, edificios, machinismos e outros trabalhos de qualquer natureza e descripção.

Diz-se que essa empreza é o resultado de um ajuste celebrado no dia 2 de abril de 1897, entre o Colombian Syndicate Limited e o Sr. B. R. Alena, curador da nova companhia.

HONDURAS.

CONDIÇÕES AGRICOLAS.

[Dos Relatorios Consulares dos Estados Unidos, junho de 1897.]

O Sr. R. J. Paquin, de Red Fork, no Territorio Indio, recebeu uma carta do Presidente de Honduras em resposta a uma pergunta relativa ás possibilidades da cultura de café neste paiz. O

Sr. PAQUIN deu licença para publicar a carta, cuja traducção é a seguinte:

Estimado Sr.: Tenho o prazer de referir-me á sua carta de janeiro ultimo. Posso assegurar-vos, sem medo de enganar-me ou de exaggerar, que, entre os Estados da America Central, Honduras é aquelle cujas terras são mais adaptadas á cultura de café, estando as melhores dessas terras nos districtos de Capán, Santa Barbara, Yoro, Cortez e Olancho, que têm a vantagem de ser situadas perto da costa; no interior, as terras mais aproveitaveis são situadas nos districtos de El Paraiso, La Paz e Comayagua.

Acho prudente lembrar-vos que, por causa do territorio extenso de Honduras e da sua população espalhada, é muito difficil achar trabalhadores agricolas. Essa difficuldade, pórem, pode ser vencida si a pessoa que vai emprehender tal negocio trouxer comsigo ou importar trabalhadores estrangeiros, que devem ser liberalmente protegidos pela lei que regula os trabalhos agricolas.

A difficuldade em questão podia tambem desapparecer si preferirdes as terras situadas perto das cidades; mas essas terras, além de não serem tão boas como as outras, infelizmente pertencem ás cidades, e para adquirir 50 manzanas (a manzana é equivalente á 100 jardas quadradas) que é a maxima quantidade que se pode conceder a uma pessoa, seria necessario pagar annualmente a quantia de 25 centavos por manzana como renda.

Quanto ás terras pertencentes á nação, podem ser adquiridas gratuitamente, em proporção á magnitude do negocio que se vai emprehender; e o Governo não oppor-se-ha a fazer concessões que facilitariam muito o exito da empreza.

O custo de fazendas é ordinariamente $150 por cada mil arvores, e a producção média de cada arvore é 2 libras por anno a contar da segunda colheita.

Honduras é notavel, entre os paizes de America pela abundancia e riqueza de suas minas de toda classe, e, portanto, posso assegurar-vos que, qualquer empreza dessa classe que se estabelecer sériamente e for bem dirigida, encontrará em todo o territorio jazidas valiosas que poderiam ser exploradas com exito. Com tudo os districtos do Estado que mais promettem a este respeito são Choluteca, que está situado na costa do Pacifico e abunda em ricas minas de ouro; Olancho, situado perto da costa do norte, no qual ha terrenos auriferos e rios que fornecem arêas de ouro muito valiosas; e os de Comayagua, El Paraiso e Tegucigalpa, que contêm minas de prata que nunca foram exploradas.

Para adquirir territorio mineral, deve-se requerel-o ao Governo, que o concederá, com a condição de que não affecte os direitos previamente adquiridos por outra pessoa ou companhia. A pessoa que recebe a concessão fica obrigada a pagar uma taxa annual de 25 centavos para cada manzana de terra. O transporte geralmente é feito á costa de mulas, e em alguns districtos por meio de carroças, e a quantia paga por ambos estes transportes é muito baixa.

Os habitantes de Honduras são generosos e hospitaleiros para com estrangeiros, e suas leis são liberaes e fornecem ampla protecção a immigrantes que vem ao paiz para trabalhar.

O territorio de Honduras é atravessado por collinas e valles e o seu clima é muito variado. Nas costas é quente; mas no interior nos planaltos e nos valles, é temperado, delicioso e em alguns lugares mesmo frio. Essa variedade do clima

torna o paiz proprio para a cultura de quasi todos os productos agricolas de todas as zonas. A unica estrada de ferro no paiz que principia em Puerto Cortez, na costa do Atlantico, tem 52 milhas de comprimento e termina em La Pimienta atravessando o grande e fertil valle de El Sula de norte a sul.

Julgo prudente dizer que, antes de emprehender um negocio cujo exito seja duvidoso, seria vantajoso si o senhor, ou outra pessoa habilitada que merece sua confiança, vier a este paiz com o fim de examinar e conhecer primeiramente o que tem de esperar quanto ao resultado de suas emprezas agricolas ou mineiras no futuro.

Sou com respeito seu criado fiel e obrigado,

P. Bonilla.

NICARAGUA.

O MONOPOLIO DE TABACO RESTABELECIDO.

O Governo de Nicaragua promulgou, no dia 10 de maio de 1897, um decreto restabelecendo o monopolio de tabaco, que tinha sido abrogado. Este decreto entrou em vigor desde o primeiro de julho de 1897.

Desde a data deste decreto, ninguem poderá cultivar ou importar tabaco sem a autorisação previa do governo.

O Ministerio da Fazenda designará cada anno as zonas em que deva-se plantar o tabaco.

O imposto sobre o tabaco que se importar no paiz, qualquer que seja sua qualidade, será um dollar e sessenta centavos por cada kilogramma de tobaco em folha, e tres dollars por cada kilogramma de tabaco manufacturado.

O tabaco em folha que se importar, deverá ser levado aos depositos, e sua venda será verificada de accôrdo com as disposições desta lei. O tabaco manufacturado que se importar, quando não exceda de dous kilogrammas será isento dessas disposições.

A exportação do tabaco manufacturado ou em folha é livre de todo direito ou imposto; mas para exportal-o, deve-se solicitar previamente a autorisação do governo, obrigando-se o exportador com garantia a apresentar dentro do periodo que se estabelecer, e perante a autoridade que se designar, um titulo do administrador da alfandega por onde se faça a exportação do tabaco.

VENEZUELA.

AGENCIA DE IMMIGRAÇÃO NOS ESTADOS UNIDOS.

Esta Secretaria recebeu do Ministro ANDRADE uma copia da *Gaceta Oficial* de Venezuela, que contem o texto de dous decretos Executivos, estabelecendo nos Estados Unidos uma agencia para a promoção de immigração e colonisação em Venezuela.

A substancia dos decretos é a seguinte;

O Governo de Venezuela promulgou no dia 26 de Março de 1897, dous decretos, um para o estabelecimento de uma Agencia de Informação nos Estados Unidos, cujo escriptorio será situado na cidade de New York, e o outro nomeando o Sr. MANUEL VICENTE SOLEDO para encarregar-se da dita agencia. As funcções dessa agencia, além das prescritas na secção 2 do art. 1 do decreto regulando a lei vigente sobre immigração e colonização, serão as seguintes:

Arranjar com as companhias de vapores os preços para o transporte de immigrantes para Venezuela. Este preço não deve exceder de 80 bolivares pelos adultos e 40 pelos menores que tiverem menos de dez annos.

Fazer esforços para obter immigrantes dos Estados Unidos, que devem ser trabalhadores agricolas, e pagar o preco de transporte dos mesmos para o porto de embarque, mas a quantia paga por cada individuo não deve exceder de 20 bolivares.

A agencia deve enviar ao Governo de Venezuela um relatorio mensal dos trabalhos do mez, e fazer as suggestões que julgar prudentes para o melhor cumprimento de seus deveres.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V. AOÛT, 1897. NO. 2.

RELATIONS COMMERCIALES EN AMERIQUE—II.

FACILITÉS DE TRANSPORT COMME MOYEN DE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE.*

En considérant le problème du développement des relations commerciales entre les contrées du continent Américain, on voit à mesure que nous avançons dans l'étude de ce sujet, que la question de l'amélioration des facilités de transport est d'une importance toujours croissante. L'expérience de toutes les nations commerciales démontre la grande valeur du contrôle par chaque contrée maritime de son commerce sur les mers, non seulement en vue d'augmenter les profits du commerce existant, mais de contribuer plus ou moins directement à l'extension de ses ventes à l'étranger. Le pavillon d'une nation quelconque déployé dans les ports étrangers sert à faire valoir aux yeux des consommateurs étrangers les produits et le status commercial de cette nation.

Des lignes directes de bateaux à vapeur, appartenant et contrôlées par les marchands d'un pays équipés par ses propres marins et déployant le drapeau de ce pays, qui partiraient du port d'un pays pour se rendre aux ports étrangers, préparent des

*On trouvera dans le Bulletin Mensuel pour le mois de Juillet 1897, le premier article de cette série. pages 1–8.

voies de rapports commerciaux au moyen desquelles l'échange de produits se fait plus facilement et plus économiquement au grand bénéfice des peuples immédiatement intéressés, et sans l'intervention d'une troisième puissance. Il est évident que si le transport du commerce de deux pays est confié à un troisième, ce dernier remporte un profit, qui dans d'autres conditions, se serait divisé entre les deux pays. Si ce fait n'était pas vrai, il n'y aurait pas de motif pour le troisième de faire le transport. Mais ce n'est pas tout. Le pays qui fait le transport du commerce attire à ses ports une partie considérable des produits des deux pays intéressés et joue ainsi le rôle d'un courtier ou intermédiaire et profite de l'octroi; en conséquence le coût des produits est augmenté à chaque port. C'est un fait bien connu que des quantités de marchandises d'origine américaine sont distribuées en Europe et même dans les contrées du continent américain, par l'intermédiaire des transports anglais, belges, hollandais, allemands et autres, à cause du manque de communications directes et de la suprématie de ces nationalités dans quelques branches du transport du commerce océanique. Le refrain des rapports consulaires des consuls des Etats-Unis de la plupart des contrées maritimes, est le besoin absolu de vaisseaux déployant le pavillon des Etats-Unis; le seul moyen efficace d'établir le commerce et de le détourner des canaux artificiels laborieusement construits et soigneusement maintenus et perfectionnés pendant de longues années par les puissances européennes. C'en est de même des autres Républiques américaines. Elles ne peuvent pas aspirer à la solidarité et à la croissance salutaire du commerce entre elles, sans le développement de leurs marines marchandes, en proportion des moyens de leurs échanges de produits.

En recherchant les causes de l'absorption par l'Europe d'une si grande portion du transport du commerce américain nous apprendrons probablement que la raison principale se trouve dans les demandes croissantes qui ont été faites de tous les pays de l'hémisphère occidental pendant la dernière moitié du siècle par les nécessités et par les promesses séduisantes du développment à l'intérieur. L'invention du bateau à vapeur et de la locomotive se suivant coup sur coup ont eu des effets économiques d'une importance plus grande et plus étendue pour le Nouveau Monde que pour la vieille Europe, qui, déjà très peuplée et avec des moyens

de communications comparativement faciles, avait greffé les nouvelles conditions sur les anciennes. De grands changements économiques en ont résulté, mais ils n'étaient pas de nature à entraîner un changement radical des méthodes accoutumées d'industrie et d'entreprise commerciale. Il n'y avait pas de territoires vierges à exploiter, ni d'Eldorados non explorés à offrir leurs trésors à l'effort des mineurs, pour distraire en flots constamment augmentant, le capital et l'industrie d'autres occupations. La mer ne perdit aucun de ses charmes pour les audacieux et les téméraires parmi la population excessive de la Grande-Bretagne et des contrées maritimes du continent. Au contraire, le peuplement des nouvelles terres au-delà de l'océan, non seulement attira un flot immense d'émigration de l'Europe, mais augmenta énormément les profits à retirer des entreprises et de la vie maritimes.

A l'hémisphère occidental c'était différent. Ici, toutes les conditions contribuèrent à attirer hors de la mer le capital et le commerce. Le bateau à vapeur et le chemin de fer transportèrent le théâtre des activités de l'homme de la petite et étroite bande de côte longeant l'Atlantique, aux plaines fertiles, aux forêts sans routes, aux immenses richesses minérales de l'intérieur, et les ambitions des hommes se transplantèrent presque sans effort a des régions qui, au commencement du siècle, semblaient infiniment lointaines, sinon inaccessibles.

Par exemple, depuis 1800, le centre de la population aux États-Unis s'est déplacé du voisinage de Baltimore, Maryland, à environ 800 milles à l'ouest, et la superficie du terrain habité s'est étendue de 305,708 milles carrés, ou à peu près d'un huitieme de plus de la grandeur de l'État actuel de Texas, à environ 2,000,000 milles carrés. Le même procédé de développement et d'expansion à l'intérieur, a eu lieu par degré dans la plupart des pays de l'hémisphère occidental. Le capital et le travail ont trouvé leur emploi le plus avantageux, non dans le commerce étranger ou dans la construction de bateaux à l'usage de ce commerce, mais dans le défrichement des forêts, le labourage du sol vierge, l'exploitation des trésors des mines, et la construction de chemins de fer et de bateaux à vapeur pour pourvoir au volume rapidement augmentant du trafic national. Dans plusieurs de ces pays, notamment aux États-Unis et au Mexique, des tarifs de protection ont servi à établir des industries manufacturières, et aujourd'hui les États-

Unis forment la plus grande nation industrielle du monde, employant d'après le recensement de 1890 un capital de plus de six billions de dollars et une armée de près de 5,000,000 d'ouvriers, avec un profit annuel de plus de quatre billions de dollars. Suivant Sir Michael G. Mulhall, le savant statisticien anglais, le rang occupé par les principales nations industrielles, d'après la valeur totale des produits manufacturiers exprimée en millions de livres sterling, est le suivant:

États-Unis	1,443
Royaume-Uni (la Grande-Bretagne et l'Irelande)	820
Allemagne	583
France	485
Russie	363
Autriche	253
Italie	121
Belgique	102

En 1860 la valeur des manufactures des États-Unis n'a éte que de £392,000,000 ou de 185,000,000 livres sterling de moins que la valeur de celles du Royaume-Uni. Ainsi donc, les États-Unis en trente ans n'ont pas seulement dévancé la plus grande nation industrielle du monde, mais ils ont dépassé sa production d'un quart du double de la valeur totale des manufactures britanniques.

Se servant des États-Unis comme l'exemple le plus frappant de la portée économique générale de l'hemisphère occidental, il est facile de voir pourquoi les Républiques américaines, engagées activement et avantageusement dans les industries nationales et dans le développement des ressources immenses et variées à l'intérieur ne se sont occupées que très peu de la question des transports océaniques qui n'a été pour elles jusqu'ici qu'une question d'une importance relativement petite. Elles ont donc laissé les contrées maritimes européennes remporter des profits qui leur semblaient peu importants en comparaison des riches revenus des entreprises domestiques. Cette explication devient encore plus convaincante quand nous considérons que cette indifférence n'a pas été montrée à l'égard de la construction des chemins de fer et du développement de la navigation de cabotage et des rivières pour satisfaire aux besoins croissants du commerce de l'intérieur.

Il n'y a rien de plus remarquable que l'extension rapide des chemins de fer, non seulement aux Etats-Unis mais au Mexique,

Brésil, dans la République Argentine, dans l'Uruguay, au Chili et dans les autres pays de l'Amérique du Sud. Aujourd' hui, la longueur totale des voies ferrées aux États-Unis est de 200,000 milles. Depuis 1880, la longueur a doublé. Le Mexique, pendant ces dernières années a construit rapidement les chemins de fer et aujourd'hui il se trouve dans le pays 7,000 milles de voies ferrées. La République Argentine a dépensé de vastes sommes, pendant la dernière décade, dans la construction de voies ferrées, et il y a à peu près 9,000 milles ouverts au trafic. Le Brésil a une longueur totale en opération d'environ 8,000 milles. Le Chili, qui fut le premier pays de l'Amérique du Sud à construire des chemins de fer, a environ 2,000 milles. Il n' y a aucun pays sur le continent de l'Amérique du Sud qui ne soit entièrement pénétré de la valeur des chemins de fer comme la première condition du développement industriel, et la construction de systèmes effectifs, offrant des transports à toutes leurs ressources, ne sera qu'une affaire de temps.

Cette admission universelle des chemins de fer comme les devanciers non seulement du développment intérieur, mais aussi du commerce international dans toute l'étendue de l'hémisphère occidental, trouve son expression la plus significative dans le projet du chemin de fer inter-continental, pour lequel les arpentages ont été faits conformément aux recommendations de la Conférence Internationale Americaine, qui s'est assemblée à Washington le 2 octobre 1889. Le projet a pris forme définitivement dans la Conférence par la nomination de la Commission du Chemin de fer International représentant les Etats-Unis, le Mexique, le Guatémala, le Salvador, la Colombie, le Brésil, le Vénézuela, l'Equateur, le Pérou, la République Argentine, l'Uruguay et le Paraguay. La Commission a eu sa premiere réunion le 4 décembre 1890, dans la Salle Diplomatique du Département d'État, à Washington. La séance a été ouverte par l'honorable James G. Blaine, Secrétaire d'État des États-Unis. A cette occasion M. Blaine a dit:

Messieurs: J'espère que ce quatrième jour du mois de décembre 1890 va marquer le commencement, l'heureux commencement d'une très grande entreprise, qui rapprochera davantage les Amériques méridionales, centrales septentrionales, qui liera dans une entente plus intime et plus cordiale beaucoup de nations, et sera 'un bienfait à la génération présente et aux millions encore à naître.

Un comité exécutif nommé par la Commission a fait un rapport préliminaire le 31 janvier 1893, donnant les résultats des arpentages faits par les ingénieurs de la Commission. Ces arpentages, d'après l'information donnée au public le 2 juin 1895, ont servi à déterminer la direction de certaines sections de lignes incomplètes du système proposé.

La compagnie des chemins de fer du Guatémala Central, dont la ligne principale part de San José sur le Pacifique et s'étend à la cité de Guatémala, s'est décidée à construire la section du système inter-continental destinée à traverserle Guatémala, et a donné à cette détermination uneforme pratique par la construction actuelle, ayant ouvert au trafic, le 14 avril, la section s'étendant de Santa María, sur le Guatémala Central, à Santa Lucía. La compagnie continue la construction jusqu'à Patulul, avec l'intention d'étendre la ligne au nord-ouest jusqu'á la frontière mexicaine, et au sud-est jusqu'à la frontière de Salvador. La voie et les ponts de cette ligne sont solidement construits d'après la largeur et le modéle convenus, bien que la voie adoptée en premier lieu n'eût qu'un écartement de trois pieds; les ponts sont en acier avec des culées de pierre.

Le réseau déjà construit est bâti de rails d'acier qui pésent 54 livres. Le Chemin de Fer Austral du Mexique est déjà en opération jusqu' à Oaxaca, située quatre cents milles au sud de la Cité de Mexico et bientôt la lacune entre cette ville et la frontière Guatémalienne sera comblée. Le réseau du Mexicain Austral et du Guatemala Central nous permettront bientôt de faire le trajet par chemin de fer de Washington à la frontière de Salvador. Dans cette dernière République, M. SCHERZER travaille à la construction de la ligne et celle-ci, se reliant aux lignes déjà en opération au Nicaragua, permettra aux voyageurs d'aller en chemin de fer de n'importe quelle ville des États-Unis jusqu'à l'endroit choisi pour le canal de Nicaragua.

Des concessions ont été accordées pour la construction d'une ligne de la rive sud du lac de Nicaragua à travers le Costa Rica, projet que l'on croit, se réalisera. La ligne traversant l'Amérique Centrale, dont les arpentages ont été faits pour la Commission, longe la côte du Pacifique et part du nord-ouest du Guatémala pour aboutir à la ville de Panama. En Colombie, la route se divise en deux branches, l'une partant de Panama et l'autre de

Cartagena sur la mer des Caraïbes, se réunissant à un point au sud de Medellin. De Medellin une ramification va au Vénézuéla. Les lignes de Panama et de Cartagène se réunissent au-dessous de Medellin, formant une seule ligne à travers l'Equateur, passant la capitale Quito, et traverse le Pérou jusqu'à Cuzco. Cette ligne continue le long des rives occidentales et méridionales du lac de Titicaca, allant à La Paz, capitale de la Bolivie. Entre La Paz et Huanchaca un réseau est déjà en opération sur plus de la moitié de la distance d'Ouro à Huanchaca. De Huanchaca il y a trois voies divergentes: l'une est la continuation du grand tronçon du nord et du sud, aboutissant à Jujuy, dans la République Argentine, déjà reliée par chemin de fer avec Buenos Ayres; une autre traverse à l'est la Bolivie et le Brésil pour aboutir à Rio de Janerio; et la troisième, se detachant de la voie brésilienne à Pomobamba, se dirige au sud-est, traversant le Paraguay jusqu'à Asuncion. Le chemin de fer d'Ouro lie la ville de Huanchaca au port d'Antofagasta au Chili.

Ainsi on voit qu'avec la continuation de quelques sections de lignes qui manquent, les continents des Amériques du Nord et du Sud seraient ainsi liés par un vaste système de voies ferrées s'étendant des États-Unis à travers le Mexique, l'Amérique Centrale, la Colombie, l'Equateur, le Pérou, et le Chili, avec des ramifications latérales s'étendant à travers le Vénézuéla, la Bolivie, le Brésil, la République Argentine, le Paraguay et l'Uruguay. Aussi vaste que paraisse l'entreprise, le travail actuel de la construction est relativement petit en comparaison avec la longueur déjà en opération dans ces contrées. Le travail récent de la Commission a été en grande partie de corriger les arpentages et les préparer pour publication dans son bureau à Washington. Son rapport définitif sera publié en un volume, ou plus, accompagné de cartes.

Le principal mérite de ce système ne se trouve pas dans le fait qui frappe en premier lieu l'imagination, c'est-à-dire de fournir aux deux continents une route postale directe et de lier par terre les États-Unis avec les pays les plus éloignés de l'Amérique du Sud, mais le mérite se trouve dans les facilités qu'offrirait ce système au développement des relations commerciales entre des contrées contiguës ou voisines pour ouvrir de nouvelles voies conduisant à la mer, pour suppléer à la construction d'un ou de plusieurs canaux à travers l'isthme de Panama, et pour réunir

toutes les contrées du Nouveau-Monde dans un grand projet harmonieux de développement industriel. C'est le but définitif, la dernière expression des tendances vers l'expansion interne dans toutes ces contrées qui seront ainsi groupées ensemble pour la première fois et unies comme une force inter-continentale.

De cet aspect du problème nous passons, par une transition aisée et logique, à ce qui est après tout la suite naturelle de l'énorme activité à l'intérieur des Républiques américaines, comme ci-dessus tracée. Déjá aux États-Unis, et plus ou moins dans les républiques sœurs, il devient de plus en plus apparent que le développement à l'intérieur n'est que l'avant-coureur d'un commerce extérieur toujours croissant. Si des chemins de fer sont construits et des lignes de bateaux à vapeur sont établies pour transporter les produits d'un pays à la mer, c'est parce qu'on espère y trouver un débouché. Si les manufactures dépassent la demande du marché national, ou si les fermiers continuent à produire les récoltes en excès des besoins domestiques, c'est parce qu'ils s'attendent à trouver des débouchés au-delà des mers. L'heure doit venir—elle est déjà venue aux États-Unis—où le développment à l'intérieur, arrivera à tel point, qu'il devra nécessairement déborder. C'est alors que l'attention se tourne vers les moyens les plus efficaces de parvenir aux marchés étrangers et d'attirer une grande partie de leur commerce. Une fois qu'un pays a lancé son commerce sur les mers, il découvre que seulement par le transport de ses marchandises dans ses propres bateaux peut-il remporter de gros bénéfices. Le capital se tourne naturellement vers la navigation quand les profits dérivés d'autres entreprises de transport cessent d'être supérieurs. L'importance attachée par quelques nations maritimes au maintien de leur marine marchande est si grande que de nombreux expédients, sous forme de subventions, de primes postales, et de droits discriminatoires, ont été essayés pour attirer le capital à des entreprises maritimes sous le drapeau national. Le succès qui accompagne ces faveurs gouvernementales a varié suivant les différentes conditions. On ne peut pas douter que leur emploi judicieux a été d'une grande utilité pour la création des marines marchandes, mais on doit éviter dans la législation des tarifs et des primes de protéger l'industrie de la construction des navires, de manière à rendre les bateaux de francisation

nationale plus chers à l'acquéreur que les bateaux étrangers. Le capital montre peu de sentiment quand il s'agit du placement de fonds. On ne doit pas seulement construire des vaisseaux mais aussi les posséder, avant qu'on puisse s'attendre au développement d'une marine marchande nationale.

On trouvera un exemple frappant dans l'expérience de la France. La "Revue du Commerce Extérieur" publiée á Paris, du 19 Juin 1897, dit:

La décadence de la marine française est malheureusement un fait indiscutable mais les causes indiquées par la Commission extra-parlementaire nous paraissent absolument insuffisantes.

La première condition nécessaire à la prospérité d'une industrie, c'est l'abondance des capitaux mis à sa disposition.

Ce n'est pas l'argent qui manque en France; il surabonde. L'interêt des capitaux est descendu à un taux dérisoire. La rente française, dont le taux de capitalisation est le régulateur du prix de l'argent, produit moins de 3 pour cent; le taux de l'escompte est immobilisé à 2 pour cent depuis plusieurs années. Nous avons absorbé plusieurs millards de fonds russes et englouti plusieurs centaines de millions dans les affaires des mines d'or. Malheureusement le capitaliste français est d'une timidité excessive ou d'une crédulité phénoménale. Il n'a confiance que dans le crédit des États; les entreprises commerciales et industrielles ne l'attirent pas assez.

La capitale politique, qui est aussi la capitale financière, est loin de la mer.

A Londres, à Christiana à Copenhague, à Stockholm, le voisinage de la mer inculque aux habitants une certaine connaissance de la marine. Le capital de la nation est ainsi, chez nous, naturellement étranger à l'industrie des transports maritimes.

La marine marchande ne peut trouver de capitaux qu'en province, et seulement dans les départements maritimes.

Là, encore, c'est difficile à en trouver. Sauf en Bretagne, pays pauvre, l'agriculture est l'occupation dominante. Dans les grands ports comme Marseilles, l'industrie et la spéculation boursière sont les rivales naturelles de la marine marchande. Quelques familles d'armateurs, les anciens marins, un petit nombre de bourgeois des ports, forment la seule couche où se recrutent les capitaux pour la marine marchande. Enfin l'abolition de la surtaxe de pavillon, en 1866, a été un coup de plus pour les affaires maritimes et a préparé la décadence de la marine marchande sous le pavillon national.

Quoique la déduction puisse paraître paradoxale, l'importance même des subventions accordées aux lignes régulières de navigation à vapeur pour le transport de malles postales a nui à la flotte en lui suscitant des concurrents privilégiés, et a ainsi détourné les capitaux intéressés des entreprises maritimes. Le nombre des chantiers de construction navale diminua, le prix de la construction française augmenta, quoique les matières entrant dans la construction des bâtiments

fussent exemptes de droit de douane, l'absence de concurrence releva le prix des navires. En même temps la durée des travaux, répartis sur un petit nombre de chantiers, prolongea l'exécution des ordres donnés aux constructeurs français. Les armateurs furent alors contraints de s'adresser aux chantiers ou au commerce britannique. Là, la prospérité de la marine commerciale est telle, les chantiers si nombreux et si importants, que les prix diminuent constamment. La loi qui avait supprimé les surtaxes de pavillon avait d'ailleurs réduit à un taux insignifiant le droit de douane ou de francisation des navires. Cette facilité accordée à l'armement tourna au préjudice des chantiers français de construction.

Ainsi, lorsque la loi de janvier 1881 vint améliorer à la fois leur situation et celle des armateurs, les premières commandes absorbèrent bientôt leur puissance de construction. La veille de la promulgation de la loi de 1881, la Compagnie Générale Transatlantique fit acheter des navires en Angleterre, quoiqu'ils dussent seulement bénéficier de la demi-prime de navigation.

Ce précédent aurait dû servir de leçon lors du remaniement de la loi de 1881. Il aurait fallu trouver un moyen d'assurer les commandes aux chantiers français, sans priver trop longtemps les armateurs du bienfait de la loi. Il nous semble qu'on aurait pu atteindre le but en n'accordant la demi-prime de navigation aux navires de construction étrangère que pour la durée de deux ans. C'est à peu près le délai nécessaire à la construction d'un navire. Les armateurs auraient alors acheté des navires en Angleterre, et passé en même temps des ordres aux chantiers français. Au moment de l'achèvement des bâtiments ils auraient vendu leurs navires d'origine étrangère pour bénéficier de la totalité de la prime à la navigation.

Assurés de nouveaux achats, les propriétaires de chantiers de construction auraient augmenté la facilité de construction. Comme aucune limite n'était posée à la durée de la demi-prime sur les navires de construction étrangére les navires ont été conservés et ont tenu la place des navires neufs, qui auraient été commandés en France.

Le législateur de 1893 a voulu réparer le mal. Il n'a réussi qu'à tomber dans l'excès contraire.

Aucune fraction de prime à la navigation n'a été accordée aux navires de construction étrangère; les propriétaires de chantiers français se sont alors trouvés maîtres de la situation et ont fait la loi aux armateurs. Non contents des primes qui leur étaient allouées, ils ont imposé des prix exorbitants aux acquéreurs de navires. Le legislateur de 1893 leur a fourni les moyens de livrer des navires aux mêmes prix que les constructeurs étrangers; il leur a même assuré une prime de 1 fr. par 100 kg. sur les chaudières et sur les machines. Un navire à voile qui se vendrait 300,000 fr. à l'étranger se paie aujourd'hui 500,000 fr. en France. Les constructeurs ont confisqué le quart de la prime à la navigation. L'armateur qui a besoin de tonnage, le capitaliste qui veut entreprendre l'armement, se trouvent placés entre ces deux alternatives: acheter des navires à l'étranger en acquittant le droit de 2 fr. par tonneau et renoncer à la prime à la navigation, ou commander un navire dans un chantier français, c'est-à-dire payer deux tiers de plus, ce qui est très désavantageux pour le commerce national.

L'expérience de la France ainsi tracée semble montrer:

1. Qu'une des formes les plus efficaces de primes est celle renfermée dans l'acte du 10 mai 1892, du Congrès des États-Unis, par lequel deux bateaux étrangers furent admis à la francisation sous condition que deux bateaux de la même classe seraient construits aux États-Unis.

2. Que, sans quelque dispositions de la loi de primes, permettant la concurrence étrangère sous des conditions données, les bateaux construits dans les pays qui accordent des subsides seront retenus à des prix si élevés qu'ils empêcheront le capital national de s'y placer.

3. Qu'une taxe discriminatoire en faveur des bateaux déployant le drapeau national quoiqu, opposée—sous prétexte qu'elle inviterait les représailles des autres puissances maritimes et ne doive être employée qu'à titre de revanche—a été neanmoins avantageuse à la marine marchande française.

Ce n'est pas notre intention d'entamer ici une discussion de la question des subventions, des primes, et des droits discriminatoires, mais seulement d'attirer l'attention sur les possibilités d'une législation semblable pour créer des marines marchandes. La position des États-Unis et des autres Républiques américaines à l'égard de cet aspect du problème de transport est singulière, attendu que ces Républiques se tiennent sur le seuil d'une ère nouvelle quant à leurs relations économiques, dans laquelle il faut espérer qu'elles trouveront leurs intérêts identiques. La législation à propos de la navigation devra viser au rapprochement entre elles des liens de commerce et de l'échange profitable de leurs produits.

L'idée de réciprocité commerciale a, comme corollaire logique, la réciprocité dans les moyens par lesquels se fait ce commerce. Les Républiques américaines se sont déjà unies dans un grand projet de coopération pour le développement de leurs facilités de transport par terre; leur relation géographique suggère l'égale importance d'un système quelconque pour reconquérir à leur profit le contrôle et l'expansion du transport de leur commerce par voie de mer.

Joseph P. Smith

ETATS-UNIS.

ASSOCIATION NATIONALE DES MANUFACTURIERS.

Par THÉODORE C. SEARCH, *Président.*

Cette association peut être mentionnée comme une des plusieurs agences importantes établies pour l'encouragement du commerce entre les différentes contrées qui font partie de l'Union Internationale Américaine, et c'est pour cette raison qu'un résumé de ses projets et de son travail est donné ci-dessous.

L'association représente les efforts unis des manufacturiers, pour augmenter leurs intérêts communs par les méthodes commerciales qui peuvent être le mieux employées par une organisation aussi étendue comme projets et comme association. Réprésentante de presque chaque branche importante de l'industrie et de tous les principaux districts manufacturiers des Etats-Unis, l'association est essentiellement nationale dans son organisation et ne l'est pas moins dans son but et les moyens par lesquels leur réalisation sera accomplie Son président, son sécrétaire et son trésorier sont choisis par les membres de l'association en assemblée annuelle, sans regarder a la localité, et stipulation est faite dans la constitution pour que l'on puisse élire d'une manière semblable un vice-president parmi les membres de chaque Etat. Le comité exécutif par lequel sont dirigés les fonctionnaires de l'association, se compose des vice-présidents des douzes plus grands Etats manufacturiers, de fonctionnaires principaux, et de quatre membres extraordinaires.

La politique générale de l'Association est fixée dans l'assemblée annuelle, et des lignes spécifiques de travail sont indiquées au comité exécutif, qui à son tour confère au président de larges pouvoirs discrétionnaires, le constituant ainsi chef du pouvoir exécutif de l'organisation. Le travail de l'Association Nationale des Manufacturiers peut se diviser en deux classes, celui qui se rapporte aux intérêts domestiques manufacturiers des Etats-Unis, et celui qui se rapporte au commerce américain avec les pays étrangers.

Dans la première classe peuvent se grouper les objets spécifiques suivants:

1. La conservation du marché du pays.
2. L'unification des classifications des frêts de chemin de fer.
3. L'amélioration des communications par eau à l'intérieur.
4. La création d'un department fédéral de commerce et d'Industrie.
5. L'établissement d'une loi nationale de faillites.

Parmi les objets qui se rapportent au commerce extérieur, les suivants peuvent être énumérés:

1. L'investigation des marchés étrangers.
2. L'établissements d'entrepôts dans les centres commerciaux à l'étranger, pour l'exposition d'échantillons de manufacture américaine.
3. L'amélioration du service consulaire.
4. La restauration de la marine marchande américaine.
5. La construction du canal de Nicaragua sous le contrôle américain.
6. Le rétablissement des traités de réciprocité commerciale.

Bien que les projets ci-dessus mentionnés renferment les plus importantes lignes de travail que l'Association se propose, ils ne comprennent pas tout le champ possible de son activité; car ces projets entraînent des entreprises incidentes ou derivées qui augmentent grandement le travail accompli actuellement. Quoique cette Association ait attiré le plus l'attention par ses efforts pour l'extension du commerce extérieur des Etats-Unis, on peut voir par l'énumération de ses projets que l'organisation n'est pas maintenue dans le seul but du développement du commerce extérieur. Ses projets nationaux ne sont pas moins importants que son travail à l'étranger.

D'abord l'Association est purement américaine sous tous les rapports. Bien qu'elle soit entièrement en dehors de la sphère politique, et compte parmi ses membres, des hommes de vues politiques définies et entièrement différentes, l'Association Nationale des Manufacturiers est ferme et clairement pour la protection des industries du pays, affirmant qu'il n'y a aucun marché au monde d'une aussi grande importance pour les manufacturiers américains que celui de leur propre pays. Cependant le tarif est

regardé par l'Association comme un problème de commerce, et non comme un sujet capital de politique, et l'ajustement des droits, de manière à égaliser le coût des articles importés et des marchandises fabriquées aux Etats-Unis, constitue en toute probabilité l'opinion qu'ont la plupart des membres de l'Association sur le tarif. Quand le sentiment de l'Association fut exprimé par l'assemblée annuelle, en janvier 1897, ses idées de tarif furent ainsi exprimées dans cette résolution:

"*Résolu*, Que les droits devront être tels qu'ils soient d'accord avec la protection suffisante à nos industries manufacturières et agricoles, et le travail qu'elles emploient. Le tarif ne devra contenir que des droits spécifiques, ou des droits combinés *ad valorem* et spécifiques.

Aucune partie du travail national de l'Association n'a attiré plus d'attention que celui qui a été fait pour la création d'un Département Fédéral de Commerce et d'Industrie. Cette idée, suggérée il y a longtemps mais bientôt négligée, a été rappelée d'une manière proéminente à l'attention publique pendant ces dernières années et on s'est occupé beaucoup de faire connaître les avantages du nouveau départment proposé. Des projets de loi pour la création de ce département ont été continuellement présentés et une vigoureuse campagne d'éducation a été menée. Le but de la législation demandée est de réunir en une seule branche du gouvernement national, toutes les fonctions qui se rapportent aux industries et au commerce de la nation, afin que ces intérêts puissent être mieux avancés qu'ils ne le sont sous le régime actuel. Au moyen d'un comité actif de ses membres, et par la circulation d'une grande quantité de publications relatives à la question, l'association a maintenu éveillée l'attention du public à ce sujet.

Le travail que fait l'Association Nationale des Manufacturiers pour l'extension du commerce étranger des Etats-Unis est probablement du plus grand intérêt pour ceux qui liront cet article. Dans ce travail, comme dans tout autre, l'Association essaye d'appliquer des procédés commerciaux pratiques.

Les plans de ce travail pourvoient à l'investigation soigneuse de nouveaux débouchés pour les produits américains, à l'étude des conditions commerciales des différentes contrées, et à la fixation rigoureuse, autant que possible, des classes de marchandises américaines vendables dans les différents marchés, ainsi que des conditions

de concurrence qu'on y rencontrera. Ce travail est préliminaire et préparatoire aux entreprises plus développées, dans le but de l'établissement de dépôts, sous la direction de l'Association, dans les centres commerciaux de l'étranger qui sembleront offrir les meilleures opportunités du développement d'un commerce plus grand. Ces agences sont destinées à être des entrepôts pour l'exposition de marchandises américaines de tout genre, ou salles d'échantillons où les marchandises actuelles seront vues et examinées par ceux qui désirent les acheter. La valeur de cette méthode d'entraîner le commerce extérieur est manifeste à ceux qui ont essayé de vendre des marchandises sans les échantillons ou autre aide que les descriptions verbales et les catalogues. La direction de l'Association Nationale des Manufacturiers croit que ce plan peut être appliqué dans beaucoup de pays étrangers et y produire des résultats hautement satisfaisants, surtout dans les centres commerciaux de l'Amérique Latine. Des recherches dans ce but ont été entamées dans plusieurs contrées et la première des expositions d'échantillons du système proposé est en voie d'organisation à Caracas, Vénézuéla, sous des conditions très favorables, créées par une concession spéciale reçue du gouvernement vénézuélien.

Puisque l'idée de la formation d'entrepôts constitue un des traits principaux du travail de l'Association, il serait peut être bon de démontrer plus amplement ses fins, disant ce qu'on se propose d'accomplir au moyen de l'établissement de Caracas.

1. Cet établissement offrira une exposition continuelle d'échantillons en des conditions qui assureront une attention soigneuse des acheteurs possibles.

2. Il servira de bureau principal pour les représentants des exposants qui peuvent visiter le Vénézuéla dans le but de vendre des marchandises ou d'examiner le marché. A ces représentants les facilités des entrepôts rendront un service inestimable sous forme d'informations et d'avis se rapportant aux affaires de commerce.

3. L'entrepôt peut servir de dépôt pour l'emmagasinage, à un prix modéré, des marchandises destinées à être vendues au Vénézuéla.

4. L'entrepôt peut servir comme agent d'expédition des marchandises en transit, s'occupant de l'enregistrement, du payement des frêts, des droits, etc.

5. Pour l'instruction des courtiers de commerce qui font le commerce au Vénézuéla ou aux autres Républiques de l'Amérique

Latine, l'entrepôt sera une école admirable, vu qu 'il leur offrira des opportunités exceptionnelles pour l'étude des conditions commerciales hispano-américaines et de leurs procédés commerciaux.

6. Pour le recueil d'informations utiles à ceux qui désireront s'engager dans le commerce au Vénézuéla, l'entrepôt pourra aussi rendre de grands services. Il appartiendra à la direction de l'entrepôt de recueillir des données complètes et dignes de confiance sur toutes matières se rapportant aux intérêts commerciaux de l'Amérique.

7. Des échantillons de marchandises vendues au Vénézuéla, des catalogues, des listes de prix, etc., seront rassemblés pour l'usage de la direction de l'entrepôt et des commis voyageurs représentant les exposants.

8. Des informations à propos des nouvelles entreprises et des opportunités de commerce seront soigneusement rassemblées, et communiquées avec promptitude à ceux qui y seront intéressés et qui auront droit à ce service comme membres de l'Association Nationale des Manufacturiers, ou comme participants de l'exposition.

La visite d'une commission de manufacturiers américains à l'Amérique du Sud, l'été passé, qui attira tant d'attention dans le monde commercial, a été projetée et accomplie par l'Association Nationale des Manufacturiers. Pendant un voyage de trois mois au Brésil, à la République Argentine et à l'Uruguay, cette commission a réuni des informations de beaucoup de valeur se rapportant aux possibilités de l'extension du commerce des Etats-Unis avec ces pays. Le rapport de cette commission forme un gros volume qui est regardé en général comme un des traités les plus complets et les plus intelligents sur l'Amérique du Sud qui a jamais été publié.

Cette entreprise a été observée avec le plus profond intérêt et chaque trait en a été soigneusement noté par les cercles commerciaux étrangers. Elle a été le sujet de rapports spéciaux envoyés à leurs gouvernements par les consuls étrangers établis aux Etats-Unis, et les journaux et les feuilles commerciales de l'Angleterre et du continent l'ont discutée en entier comme un incident d'une grande importance pour le développement du commerce extérieur des Etats-Unis. Bien que le travail de cette commission ait été d'un grand profit aux relations commerciales des Etats-Unis avec

les contrées sud-américaines, et ait placé l'Association en grande évidence au pays et à l'étranger, il a aussi servi à convaincre les nations étrangères des intentions sérieuses des manufacturiers des Etats-Unis dans leurs efforts pour augmenter le commerce extérieur.

L'exemple donné par l'Association Nationale des Manufacturiers en accomplissant avec un succès aussi éclatant cette tournée commerciale de l'Amérique du Sud, a été suivi depuis par l'envoi en Chine, par l'Angleterre, la France et l'Allemagne, de semblables éclaireurs de commerce.

Un des documents les plus interéssants publié par l'Association est le rapport détaillé sur le commerce et les industries du Japon, qui résume les résultats des recherches étendues poursuivies dans ce pays par M. Robert P. Porter, jadis directeur du onzième recensement des Etats-Unis et un statisticien distingué. Ce rapport embrasse toutes les industries importantes du Japon et s'occupe surtout de celles dont la concurrence a été le plus vivement ressentie aux Etats-Unis, rendant utiles beaucoup d'informations intéressantes et précieuses qui jusqu'ici n'avaient pas été à la portée des commerçants et des personnes qui s'appliquent à ce genre d'études.

Les recherches faites par M. Porter au nom de l'Association n'ont pas seulement dissipé les illusions de désastre imminent dont les manufacturiers américains se croyaient menacés par la concurrence des industries à développement rapide du Japon, mais ont fait savoir que l'empire du Mikado possède de grandes possibilités comme débouché de beaucoup d'espèces de produits américains, surtout les machines et les produits manufacturés.

L'Association qui croit que la plus grande efficacité du service consulaire ne peut être obtenue que par le choix d'hommes compétents et en rendant permanentes leurs fonctions, a déployé beaucoup d'énergie pour l'accomplissement de ce but. Beaucoup de consulats ont été soigneusement et impartialement examinés et des recommendations spécifiques à leur égard ont été transmises au Président et au Secrétaire d'Etat.

Une caractéristique importante du travail de l'Association National des Manufacturiers est l'édition d'une grande quantité de publications de valeur et d'un intérêt général pour les manufacturiers. Les "Circulaires" d'information publiées par le Bureau

de Publicité de l'Association ont rendu de vrais services pour la promotion des intérêts de l'Association. Ces circulaires sont en forme de brochures venant en grandeur d'une seule feuille à des volumes de cent soixante-quatre pages, et ils sont distribués gratis aux manufacturiers des Etats-Unis et à beaucoup de maisons étrangères de commerce.

La publication la plus importante entreprise par l'Association est celle de l'almanach des acheteurs fait aves les noms des membres, arrangés et classés de façon à montrer le genre de commerce de chacun, avec l'information la plus nécessaire au commerçant étranger désireux d'acheter des marchandises américaines. Cet almanach est en voie de préparation pour être prochainement publié et une grande édition sera distribuée parmi les marchands dans les pays de langue anglaise. On songe à d'autres éditions en autres langues. L'Association publie aussi, pour l'usage seulement des membres, des bulletins confidentiels qui donnent des informations sur les besoins des acheteurs étrangers de marchandises américaines. Les bureaux généraux de l'Association Nationale des Manufacturiers sont situés au No. 1751 North Fourth Street, Philadelphia, U. S. A., où le travail est fait sous la surveillance personnelle du président. Les différentes branches du travail, s'étendant à plusieurs pays étrangers éloignés, convergent toutes à ce point et ce bureau est en communication étroite avec un grand nombre de correspondants et d'agents payés établis dans les centres principaux du monde. Bien que l'Association n'ait été établie que depuis deux ans et demi elle compte près de 1000 membres parmi les manufacturiers les mieux connus et les plus importants des Etats-Unis, et son influence s'est rendue évidente dans plusieurs parties du monde.

Ce commentaire récent du "British Trade Journal" est une indication sûre de l'intérêt avec lequel le travail de l'Association est regardé à l'étranger.

"Il serait désirable qu'une association semblable à celle des Manufacturiers des Etats-Unis existât dans ce pays. A présent nos intérêts manufacturiers sont désorganisés. Nous avons, c'est vrai, des associations dans plusieurs commerces, mais il n'y a pas d'association centrale de manufacturiers. La Chambre Associée de Commerce est la seule corporation qui répond à l'association américaine, mais dans cette association les intérêts des manufacturiers sont absorbés par ceux de la classe mercantile dont les

vues, sur beaucoup de questions importantes, sont diamétralement opposées à celles des manufacturiers. Ainsi, les manufacturiers britanniques, comme classe, sont absolument méprisés par la Chambre de Commerce, et la grande masse des manufacturiers, dont les intérêts dans le pays sont plus importants que ceux des agents, sont en effet ignorés."

Les demandes de publications de l'Association et d'informations sur des affaires commerciales, soit d'une nature spécifique ou générale, reçues de n'importe quelle partie du monde seront répondues aussi promptement que possible et sans aucune dépense.

BOLIVIE.

CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER.

Le consul général, chargé d'affaires de Belgique à Santiago fait savoir que le gouvernement bolivien vient d'accorder à Mr. Domingo Costa la concession d'un chemin de fer qui partira du port sur le Pacifique que la Bolivie doit acquérir du Chili en vertu d'un récent traité, passera par Orouro, pour aboutir à Cochabamba.

Les travaux de ce chemin de fer seront commencés trois mois après l'approbation des plans, qui devront être présentés six mois après la signature du contrat. La voie aura un écartement d'un mètre. Une longueur de 75 kilomètres devra être livrée anuellement au trafic. Le gouvernement garantit un intérêt de 6 p. c. sur le capital, payable avec les 50 p. c. du revenu de la douane dans le susdit port du Pacifique.

COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DE LA BOLIVIE ORIENTALE.

Mr. C. de Coutouly, Chargé d'affaires de France à La Paz, écrit ce qui suit en date du 15 avril 1897, à propos de la concession de chemin de fer accordée à un citoyen des Etats-Unis: Le gouvernement bolivien vient d'accorder à M. Swan, la concession d'un chemin de fer qui, partant d'un point à déterminer sur la rive droite du Paraguay, aboutirait à Santa Cruz de la Sierra, capitale du département de ce nom. Des ramifications sont

prévues dans la direction du Beni, de l'Acre, et du Madre de Dios. Le syndicat concessionnaire est l'American Development Company et la compagnie s' organiserait sous le nom de Bolivian Oriental Railway Company.

La compagnie reçoit du gouvernement une garantie d'intérêt de 6 pour cent pendant vingt années, avec hypothèque sur les revenus des douanes présentes et futures de la région du Paraguay et de celle du Beni; cession de 8,500 lieues carrées de terres vacantes, dont 3,000 dans le Chaco, 3,000 dans le Nord-Ouest Bolivien, 2,000 dans les départements du Beni et de Santa Cruz; franchise à l'importation du matériel nécessaire.

L'entreprise devra déposer la garantie de 50,000 boliviens dans un délai de douze mois à partir du 1er février.

BRÉSIL—FRANCE.

LE TRAITÉ D'ARBITRAGE.

M. Prudente de Moraes a transmis le 10 mai au Congrès, pour recevoir son approbation, le traité d'arbitrage conclu le 10 avril pour le réglement de la question de limites entre la Guyane française et le Brésil.

Voici une traduction française du texte portugais de ce traité, publié dans le "Paiz" du 12 mai:

Le gouvernement de la République des Etats-Unis du Brésil et le gouvernement de la République française, désirant fixer définitivement les frontières du Brésil et de la Guyane française, sont convenus de recourir, dans ce but, à la décision arbitrale du gouvernement de la Confédération suisse.

L'arbitre sera invité à décider quelle est la rivière Japoc ou Vincent Pinson et à fixer la limite intérieure du territoire.

Pour la conclusion du traité, les deux gouvernements ont nommé leurs plénipotentiaires, savoir:

Le président de la République des Etats-Unis du Brésil a nommé le général de brigade Dyonisio Evangelista de Castro Cerqueiro, ministre d' Etat aux affaires étrangères.

Le président de la République Française a nommé M. Stephen Pichon, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la même République au Brésil.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants:

ARTICLE 1er.—La République des Etats-Unis du Brésil prétend que, conformément au sens précis de l'article 8 du traité d'Utrecht, la rivière Japoc ou Vincent Pinson est l'Oyapoc qui débouche dans l'Océan, à l' ouest du cap d'Orange, et que la ligne de démarcation doit suivre le *thalweg* de cette rivière.

La République Française prétend que, conformément au sens précis de l' article du traité d'Utrecht, la rivière Japoc ou Vincent Pinson est la rivière Araguary (Araouary), qui débouche dans l'Océan au sud du cap Nord, et que la ligne de démarcation doit suivre le *thalweg* de cette rivière.

L'arbitre résoudra définitivement les pretentions des deux parties en adoptant dans sa sentence, qui sera obligatoire et sans appel, une des deux rivières réclamées comme limite, ou, s'il le juge bon, une des rivières comprises entre elles.

ART. 2. La République des Etats-Unis du Brésil prétend que la limite intérieure, dont une partie a été reconnue provisoirement par la convention de Paris du 28 août 1817, est le parallèle 2° 24′ qui, partant de l'Oyapoc, va aboutir à la frontière de la Guyane hollandaise.

La France pretend que la limite intérieure est une ligne qui, partant de la source principale du bras principal de l'Araguary, se dirige vers l'ouest parallèlement au fleuve des Amazones, jusqu'à la rive gauche du rio Branco et suit cette rivière jusqu'à sa rencontre avec le point extrême de la montagne Acarary.

L'arbitre décidera définitivement quelle est la limite intérieure, en adoptant dans sa sentence, qui sera obligatoire et sans appel, une des lignes revendiquées par les deux parties ou en choisissant comme solution intermédiaire, a partir de la source principale de la rivière adoptée comme étant le Japoc ou Vincent Pinson jusqu'à la frontière de la Guyane hollandaise, la ligne de partage des eaux du bassin des Amazones qui, dans cette région, est constituée en presque totalité par la ligne de faîte des monts Tumuc-Humac.

ART. 3. Afin de mettre l'arbitre à même de prononcer sa sentence, chacune des deux parties devra, dans le délai de huit mois après l'échange des ratifications du présent traité, lui présenter un Mémoire contenant l'exposé de ses droits et les documents à l'appui. Ces mémoires, imprimés, seront en même temps communiqués aux parties contractantes.

ART. 4. A l'expiration du délai prévu dans l'art. 3, chacune des parties aura un nouveau délai de huit mois pour présenter à l'arbitre, si elle le juge convenable, un second mémoire en réponse aux arguments de l'autre partie.

ART. 5. L'arbitre aura le droit d'exiger des parties les éclaircissements qu'il jugera nécessaires et de régler les termes non prévus de la procédure d'arbitrage et les incidents occurrents.

ART. 6. Les dépenses de la procédure d'arbitrage, établies par l'arbitre, seront partagées par moitié entre les parties contractantes.

ART. 7. Les communications entre les représentants des parties contractantes se feront par l'intermédiare du département des affaires étrangères de la Confédération Suisse.

ART. 8. L'arbitre se prononcera dans le délai maximum d'un an à compter du dépôt des premiers mémoires, ou des seconds si les parties ont répliqué.

ART. 9. Ce traité, les formalités legales une fois remplies, sera ratifié par les deux gouvernements, et les ratifications seront échangées dans la capitale fédérale des Etats-Unis du Brésil, dans le délai de quatre mois, ou avant s'il est possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs signent ledit traité et y apposent leurs sceaux, à Rio de Janeiro, capitale fédérale de la République des Etats-Unis du Brésil, le 10 avril 1897.

L. S. Signé. DYONISIO E. CASTRO CERQUEIRA.
L. S. Signé. S. PICHON.

ÉTAT DE SÃO PAULO.

Le Bureau doit à l'amabilité de M. de MENDONÇA, Ministre du Brésil une copie du message du Président CAMPOS SALLES adressé à la Législature de l'Etat de São Paulo à l'occasion de son ouverture le 7 avril dernier.

Dans le message référence est faite à l'amélioration de la santé publique dans l'Etat, et on exprime la croyance qu'à la complétion du système étendu d'assainissement du port de Santos et d'ailleurs, le retour annuel de l'épidémie de la fièvre jaune sera completement anéanti.

Le sujet important de l'immigration est relevé en détail. Pendant l'année 1896, le total de l'immigration a été de 74,918. Il est montré en plus que l'immigration totale dans l'Etat de São Paulo depuis 1827 s'est élevée à 702,211 âmes, dont 493,535 étaient des Italiens et le reste des Portugais, des Espagnols, des Allemands, etc. Le message recommande la continuation du système de l'immigration subventionée. En conclusion de ce sujet le Président dit:

"C'est mon intention de créer de nouveaux centres chacun issu exclusivement d'une seule nationalité. A l'égard des avantages obtenus, nous pourrons ainsi étudier et reconnaître pratiquement quelles sont les nationalités qui nous fourniront les meilleurs types d'immigrants pour peupler l'Etat, et de plus organiser de puissants centres d'attraction par le moyen desquels nous serons à même de combattre l'obstination de ces gouvernements étrangers qui, mal renseignés, persistent à maintenir contre nous des mesures prohibitives.

"Tels sont à mon avis, les deux procédés que le gouvernement de l'Etat doit adopter pour la solution de ce double problème de

peuplement et de travail. Dans une affaire d'une aussi grande importance et d'une nécessité aussi urgente, il est toutefois nécessaire d'agir avec prudence, tenant compte avant tout des avis de l'expérience. C'est impossible de sauter d'un extrême à l'autre dans des affaires d'une nature difficile qui exigent de la part du gouvernement, une conduite circonspecte et prudente; mais je n'oublierai jamais que la question de l'immigration est de la plus grande importance pour l'Etat de São Paulo."

La longueur des voies ferrées est la suivante:

Longueur des voies ferrées en opération	K. 3,037
Longueur des voies ferrées sous contrats	K. 2,043
Longueur des voies ferrées en construction	K. 413

Le Président recommande chaleureusement que l'instruction publique organisée soit généreusement traitée. La somme demandée dans le budget pour cet object est de 6,736,820 milreis. Il y a dans l'Etat 2,246 écoles publiques auxquelles on peut ajouter 2,077 écoles modèles ou privées. La matricule des élèves s'élève au nombre de 32,467.

Les revenue totaux de l'Etat pour l'année fiscale de 1896 sont chiffrés à 57,329,364 $791, et les dépenses totales à $51,712,337 $251, laissant un surplus de 5,617,029 $540 à être ajouté au crédit de l'année fiscale de 1897.

En conclusion le Président dit:

"L'ordre se mantient, la richesse augmente, des industries sont entreprises, le travail est récompensé et attire de nouveaux bras, le sol est peuplé, la jeunesse est instruite et le peuple éduqué, et dans le centre de l'énorme mouvement, irradiant de tous côtés, la lumière vivifiante de la liberté s'élève, souveraine, impérissable, inaccessible aux attaques, et supérieure a tout danger, la RÉPUBLIQUE."

NOTE.—Le milreis brésilien équivaut à présent à environ 20 cents en monnaie américaine.

COLOMBIE.

MONOPOLE POUR LA FABRICATION ET VENTE DES ALLUMETTES.

Mr. Jacob Sleeper, consul général des Etats-Unis à Bogotá, Colombie, dans une communication adressée au Département d'Etat en date du 1er. juin 1897, a transmis un numéro du Diario Officiel dans lequel ont été publiées les bases du contrat pour le monopole des allumettes dans cette République, dont voici les points principaux:

1. Le monopole de la fabrication et vente des allumettes dans la Colombie pour une période de vingt-cinq ans.
2. L'établissement de fabriques dans certains départements de la République.
3. Une réduction de 10 à 20 p. c. du prix actuel.
4. Le payement de six cent quarante mille francs par an.
5. Le payement en avance de huit millions de francs à compte des payements annuels.

Ce contrat sera accordé par licitation, qui doit avoir lieu quatre mois à partir de la date de sa publication dans la Gazette Officielle.

COMPAGNIE COLOMBIENNE DE L'EXPLOITATION DE CAOUTCHOUC, LIMITÉE.

Une compagnie avec le nom ci-dessus, vient d'être inscrite à Londres.

La valeur du stock est estimée à $1,500,000, et ses buts stipulés dans les articles d'incorporation sont les suivants: Poursuivre le commerce des cultivateurs d'arbres, des manufacturiers et des marchands de caoutchouc; demander de n'importe quelle compagnie, Etat, souverain, Gouvernement, autorité, personne ou personnes, des concessions, permissions, options, décrets, pouvoirs ou priviléges quelconque; et poursuivre en plus, dans toutes ses branches, les industries d'une compagnie de mines, de moulins à blé, de fonte à métaux et de métallurgie; d'obtenir des terres et propriétés et de s'en servir, les développer et les faire valoir par le défrichement, le drainage, l'agriculture, le plantage et la

construction; projeter des villes et villages et y attirer l'immigration; construire maintenir et exploiter des voies ferrées et des voies à tramways, des lignes télégraphiques, des canaux, des réservoirs, des rues, des bâtiments, des machines et autres travaux et adaptations de toutes sortes.

Il est dit que cette enterprise est la conséquence directe du contrat fait le 2 avril 1897 entre le Syndicat Colombien, Limité, et Mr. B. R. ALENA, agissant comme administrateur pour et de la part de la nouvelle compagnie.

HONDURAS.

CONDITIONS AGRICOLES AU HONDURAS.

[Extrait des Rapports Consulaires pour le mois de juin 1897.]

Mr. R. J. PAQUIN, résident de Red Fork, dans le territoire Indien, a reçu du Président du Honduras une lettre en réponse à une demande faite sur les possibilités de la culture du café au Honduras. Mr. PAQUIN a consenti à la publication de la lettre, de laquelle une traduction est donnée ci-dessous:

Très honoré Monsieur. Je prends plaisir de répondre à votre lettre du mois de janvier dernier. Je puis vous assurer, sans crainte de me tromper ou de sembler exagérer, que parmi tous les Etats de l'Amérique Centrale, le Honduras est celui dont les terres sont le mieux adaptées à la culture du café; de ces terres, les meilleures se trouvent dans les départements de Capán, de Santa Barbara, d'Yoro, de Cortez et d'Olancho, qui ont l'avantage d'être situées près de la côte; à l'intérieur les meilleures terres sont celles situées dans les départements d'El Paraíso, de La Paz et de Comayagua.

Je trouve bon de vous rappeler qu'á cause de la vaste étendue et du peu de densité de la population du territoire du Honduras, il est très difficile de se pro-procurer le nombre de travailleurs nécessaires au travail agricole. Cependant cette difficulté peut être facilement surmontée, si les parties s'engageant dans une entreprise emmènent avec elles ou font venir des travailleurs étrangers, qui sont généreusement protégés par la loi réglant l'agriculture.

D'ailleurs il ne serait plus question de cette difficulté si vous choisissiez les terres voisines des villes, mais ces terres outre qu'elles ne sont pas aussi fertiles que les autres, appartiennent malheureusement aux villes, et afin d'acquérir 50 manzanas (la manzana est égale à 100 yards carrés), qui est le montant maximum accordé à une seule personne, il serait nécessaire de payer annuellement, comme loyer, une somme de 25 sous par manzana.

En ce qui concerne les terres publiques, elles peuvent être acquises gratuitement en proportion de la grandeur de l'entreprise qu'on veut établir, et le Gouvernement n'aura aucune objection à accorder des concessions qui faciliteraient grandement le succès de l'entreprise.

Le prix des plantations est ordinairement de $150 par chaque mille arbres, et la production moyenne de chaque arbre, après la seconde récolte, est de 2 livres par an.

Parmi les contrées de l'Amérique, le Honduras est la plus remarquable par l'abondance et la richesse de ses mines de toutes sortes, et je puis vous assurer qu'une entreprise comme celle-ci, qui serait établie sérieusement et bien dirigée, trouverait dans toute l'étendue de ce territoire des veines précieuses qui pourraient être travaillées avec succés. Néanmoins les départements de l'Etat qui promettent le plus sous ce rapport sont: Choluteca, qui est situé sur le Pacifique et renferme de riches mines d'or; l'Olancho, près de la côte septentrionale, dans lequel se trouvent de nombreux placements auritères et des rivières contenant des sables d'or très précieux; et les départements de Comayaga, d'El Paraíso, et de Tégucigalpa, qui contiennent des mines d'argent qui n'ont jamais été exploitées.

Afin d'acquérir une zone minérale, une requête doit être présentée au Gouvernement, qui la reconnaît, pourvu qu'elle n'affecte pas des droits anterieurement acquis par une autre personne ou compagnie. La partie recevant la concession est alors obligée à payer une taxe annuelle de 25 sous par chaque *manzana* de terre.

Le transport se fait ordinairement au moyen de bêtes de somme et, dans quelques départements, par charrettes, la somme payée pour l'un ou l'autre étant relativement modérée.

Les habitants du Honduras sont généreux et hospitaliers envers les étrangers, et leurs lois sont libérales et offrent ample protection aux immigrants venant au pays pour s'engager dans un travail honnête.

Le territoire du Honduras est entrecoupé de collines et de vallées, et son climat est très varié. Sur la côte il fait chaud, mais à l'intérieur et sur les plateaux et dans les vallées, le climat est tempéré, agréable et même froid dans quelques endroits. Par cette diversité de climat, le pays est rendu convenable à la culture de presque tous les produits agricoles de toutes les zones. La seule ligne de chemin de fer du pays qui part de Puerto Cortez, sur la côte de l'Atlantique, a 52 milles de longueur et se termine à La Pimienta, traversant du nord au sud la grande et fertile vallée d'El Sula.

Je trouve bon de dire qu'avant de vous engager dans une entreprise dont le succès peut être douteux il serait sage de venir en personne ou d'envoyer au pays quelqu'un expérimenté dans ce genre d'affaires en qui vous pouvez vous confier, pour faire une inspection et vous assurer d'avance des résultats que vous pouvez attendre de vos entreprises prochaines, agricoles ou minières.

Je suis, avec considération, votre dévoué et obéissant serviteur,

P. Bonilla.

MEXIQUE.

NOUVELLE TAXE MINIÈRE.

Ce qui suit est une traduction de la nouvelle taxe minière du Mexique, qui a été mise en vigueur le 1er juillet 1897.

ART. 1. Conformément aux provisions de cette loi, l'or et l'argent sont soumis aux taxes et frais suivants:

I. Un droit de marque locale au taux de 3 pour cent sur la valeur desdits métaux.

II. Les frais de monnayage seront au taux de 2 pour cent sur les mêmes métaux.

III. Les frais d'essai seront d'après le tarif que le département des finances pourra publier par la suite.

IV. Les frais de fonte, de raffinage et de séparation seront conformes aux tarifs respectifs que le même département pourra publier.

ART. 2. L'évaluation des métaux précieux, afin de liquider les droits de marque et de monnayage pour les valeurs desquels les lois monétaires du pays serviront de base, la valeur actuelle d'un kilogramme d'argent étant de $40.915, et celle d'un kilogramme d'or de $675.416.

ART. 3. Les prix des opérations respectives seront considérés selon le tarif que les subdivisions III et IV de l'article 1 établissent pour la perception des frais.

ART. 4. Non-seulement l'or et l'argent en barres mélangées ou qui consistent d'un de ces métaux, sont sujets au payement des taxes et frais établis dans l'article 1, mais aussi les sulphurets d'argent, le cuivre et le plomb argentifères, le minéral dans son état naturel ou concentré, ou qui a été raffiné généralement ou à un certain degré, et tout autre minerai ou substance qui contient de l'argent ou de l'or.

ART. 5. Les frais de droit de marque, de monnayage et d'essai seront payés dans chaque cas, soit que la substance soit présentée pour être monnayée, soit qu'elle soit pour l'exportation. Les frais de la fonte ne seront perçus que sur les substances qui ne sont pas homogènes, et qui, par conséquent, doivent être fondues pour faire l'évaluation de l'essai et la liquider; et les frais de raffinage et de séparation ne seront appliqués qu'aux substances destinées à être monnayées.

Les monnaies étrangères sont exemptées des charges imposées par cette loi, mais elles y seront soumises si elles sont portées à l'hôtel des monnaies seulement dans le but d'être monnayées; dans ce cas elles paieront les frais de monnayage, et dans certains cas aussi ceux qui sont établis dans les sections III et IV dudit article.

ART. 6. Le payement des taxes et des frais respectifs sera effectué à l'hôtel des monnaies ou dans les bureaux d'essais, que les métaux soient présentés pour être monnayés ou qu'ils soient destinés à l'exportation, et dans chaque cas les

conditions établies par les réglements devront être remplies. Les payeurs de taxes qui ne peuvent pas fournir la preuve d'avoir payé les taxes aux établissements mentionés, et qui désirent envoyer à l'étranger de l'or ou de l'argent, ou toute autre substance contenant ces métaux, pourront effectuer le payement à la douane sous les conditions et termes stipulés par lesdits réglements.

ART. 7. Le payement sera fait en monnaie courante de monnayage mexicain, mais quant au droit de marque, les bureaux de perception attacheront et annuleront sur les documents respectifs qui seront délivrés aux payeurs de taxes, le timbre correspondant au montant de ladite taxe. Ces documents seront rédigés dans la forme que les réglements stipuleront, indiquant la valeur du métal et le montant des taxes et des frais.

ART. 8. Quand les minerais destinés à l'étranger proviennent d'un Etat où ils ont été taxés conformément à la loi du 6 juin 1887, les frais de monnayage et de droit de marque pourront être liquidés, prenant pour base—pourvu toutefois que le Département des Finances l'ait ainsi autorisé—la valeur donnée aux minerais au bureau d'essai, ou à celui du percepteur des contributions.

ART. 9. Les établissements métallurgiques, qui, par les stipulations déclarées en vigueur à la date de cette loi jouissent de ce privilége, continueront dans la jouissance du privilége de l'exemption du payement des taxes de monnayage sur l'argent exporté directement, pourvu toutefois que la proportion de l'argent dans les plombs argentifères ne dépasse pas 7 milesimos, et celle des cuivres argentifères ne dépasse pas 20 milesimos; mais dans le cas que la proportion de l'argent dépasse ces limites, lesdits établissements payeront les taxes de monnayage sur l'excédant. Cette exemption s'applique seulement aux produits sortant des établissements qui jouissent de cette immunité, et non aux produits qu'ils pourraient obtenir d'autres établissements.

ART. 10. Conformément à la loi, les frais de monnayage et de droit de marque sur l'or seront estimés d'après la valeur intrinsèque du métal précieux que contiennent les minerais exportés, sujets aux seules exceptions stipulées dans les articles suivants.

ART. 11. Sont exemptes du payement des taxes et charges stipulées dans cette loi, les substances minérales contenant moins de 250 grammes d'argent ou 10 grammes d'or par tonne, la proportion entre l'une et l'autre limite devant être considérée en cas de mélange des deux métaux.

ART. 12. Les substances minérales d'or et d'argent qui pourront être exportées dans l'état naturel, ou après la concentration mécanique, seront soumises aux frais de monnayage et aussi de droit de marque sur l'or et l'argent qu'elles contiennent, avec une réduction de 10 pour cent.

ART. 13. Si le département des finances le jugeait convenable, il pourrait accorder des concessions spéciales aux entreprises qui exportent des minerais en grandes quantités, pourvu que ces entreprises puissent prouver d'une manière satisfaisante, au moyen de leurs livres et d'autres documents, le poids et la proportion de métal des minerais à exporter, et qu'elles permettent en ce but l'investigation absolue des inspecteurs fiscaux. Cette concession peut être étendue pour que les exportateurs puissent s'arranger pour le payement d'une somme stipulée comme rémunération au gouvernement, pour les frais d'essai et d'inspection de

tels métaux; mais dans aucun cas l'exemption ou la réduction des frais de droit de marque et de monnayage établis par cette loi ne sera accordée.

ART. 14. Les réglements arrêteront les amendes qu'encourront les violateurs de cette loi et la manière de les appliquer, plaçant ainsi l'exportation clandestine au même rang que la contrebande, et la punissant par les peines imposées pour ce délit par les ordonnances et autres lois relatives aux douanes.

ART. 15. Les producteurs d'argent contenant de l'or, jouissent de la faculté de le séparer dans leurs propres établissements, et dans le cas où'ils présentent de l'argent combiné avec un autre métal à un bureau quelconque du gouvernemant fédéral, ils auront le droit de séparer l'or dans la proportion qu'ils désirent payant, conformément au tarif, la charge ou taxe respective par kilogramme Si les producteurs ne déterminent pas la proportion, la séparation sera faite sur leurs propres comptes, quand la proportion de l'or est égale à ou dépasse 2 milesimos.

ART. 16. Les taux établis dans la loi générale de marque pour les "comptes" émanant de l'hôtel des monnaies et pour les métaux d'or et d'argent sont révoqués; et sont aussi révoquées les lois et provisions qui existent à present se référant aux charges et taxes fédérales sur l'or et l'argent.

Les Etats peuvent continuer à lever les taxes locales autorisées par la loi du 6 juin 1887, qui seront sujettes à la contribution fédérale mentionée dans la loi de marque.

NICARAGUA.

LE RÉTABLISSEMENT DU MONOPOLE DU TABAC.

Le gouvernement de Nicaragua a promulgué, le 10 mai 1897, un décret rétablissant le monopole du tabac qui avait été aboli. Ce décret a été mis en vigueur le 1er juillet 1897.

A partir de, et après cette date, personne n'aura le droit de planter ni d'importer le tabac sans une autorisation du gouvernement.

Chaque année le Ministre du Trésor indiquera les zones où le tabac peut être planté.

Le droit sur le tabac importé sera, sans égard à la qualité, d'un dollar soixante cents par kilogramme sur le tabac en feuilles, et de trois dollars par kilogramme sur le tabac manufacturé.

Le tabac en feuilles importé doit être expédié aux entrepôts pour y être distribué conformément aux provisions de cette loi.

Le tabac manufacturé importé qui ne dépasse pas deux kilogrammes est exempt de ces provisions.

Les exportations de tabac manufacturé, ou de tabac en feuilles sont exemptes de toute taxe ou droit; mais afin de pouvoir

exporter l'article, un permis doit être obtenu du Gouvernement, l'exportateur s'engageant à présenter pendant le temps établi et à l'autorité qui sera désignée, un reçu signé par l'administrateur de la Douane d'où le tabac a été exporté.

PRIX DES TERRES PUBLIQUES.

Le Président de l'État dans l'exercise de ses pouvoirs décrète:

ART. I. La base du prix de chaque manzana (la manzana équivaut à 1,727 acres) de terre publique est la suivante: Deux dollars (ou $.936 en monnaie des Etats-Unis), pour les terres de pâturages; trois dollars (ou $1.404 en monnaie des Etats-Unis) pour les terres arables ou agricoles; cinq dollars (ou $2.34 en monnaie des Etats-Unis) pour les terres arables capables d'irrigation, et un dollar (ou $.468 en monnaie des Etats-Unis) additionnel pour chaque manzana, de n'importe quelle classe ci-dessus mentionnée, sur laquelle se trouvent des bois de construction, de teinture, et de marqueterie.

ART. 2. Deux tiers des prix établis dans l'article ci-dessus seront payés comptant, et le reste sera payé en documents de crédit publique légalement liquidés et reconnus.

ART. 3. Le chef de comptabilité donnera aux officiers de la douane les instructions nécessaires à l'annulation de ces documents.

ART. 4. La présente loi sera en vigueur à partir de la date de sa publication et toutes les lois contraires sont par ce fait révoquées.

Fait à Managua le 21 mai, 1897.

J. S. ZELAYA.

Par le Ministre des Finances,
ENRIQUE C. LOPEZ.

WEIGHTS AND MEASURES.

The following table gives the chief weights and measures in commercial use in Mexico and the republics of Central and South America, and their equivalents in the United States:

Denomination.	Where used.	United States equivalents.
Are	Metric	0.02471 acre.
Arobe	Paraguay	25 pounds.
Arroba (dry)	Argentine Republic	25.3175 pounds.
Do	Brazil	32.38 pounds.
Do	Cuba	25.3664 pounds.
Do	Venezuela	25.4024 pounds.
Arroba (liquid)	Cuba and Venezuela	4.263 gallons.
Barril	Argentine Republic and Mexico	20.0787 gallons.
Carga	Mexico and Salvador	300 pounds.
Centavo	Central America	4.2631 gallons.
Cuadra	Argentine Republic	4.2 acres.
Do	Paraguay	78.9 yards.
Do	Paraguay (square)	8.077 square feet.
Do	Uruguay	2 acres (nearly).
Cubic meter	Metric	35.3 cubic feet.
Fanega (dry)	Central America	1.5745 bushels.
Do	Chile	2.575 bushels.
Do	Cuba	1.599 bushels.
Do	Mexico	1.54728 bushels.
Do	Uruguay (double)	7.776 bushels.
Do	Uruguay (single)	3.888 bushels.
Do	Venezuela	1.599 bushels.
Frasco	Argentine Republic	2.5096 quarts.
Do	Mexico	2.5 quarts.
Gram	Metric	15.432 grains.
Hectare	do	2.471 acres.
Hectoliter (dry)	do	2.838 bushels.
Hectoliter (liquid)	do	26.417 gallons.
Kilogram (kilo)	do	2.2046 pounds.
Kilometer	do	0.621376 mile.
League (land)	Paraguay	4,633 acres.
Libra	Argentine Republic	1.0127 pounds.
Do	Central America	1.043 pounds.
Do	Chile	1.014 pounds.
Do	Cuba	1.0161 pounds.
Do	Mexico	1.01465 pounds.
Do	Peru	1.0143 pounds.
Do	Uruguay	1.0143 pounds.
Do	Venezuela	1.0161 pounds.
Liter	Metric	1.0567 quarts.
Livre	Guiana	1.0791 pounds.
Manzana	Costa Rica	1.5-6 acres.
Marc	Bolivia	0.507 pound.
Meter	Metric	39.37 inches.
Pie	Argentine Republic	0.9478 foot.
Quintal	do	101.42 pounds.
Do	Brazil	130.06 pounds.
Do	Chile, Mexico, and Peru	101.61 pounds.
Do	Paraguay	100 pounds.
Do. (metric)	Metric	220.46 pounds.
Suerte	Uruguay	2,700 cuadras (*see* Cuadra).
Vara	Argentine Republic	34.1208 inches.
Do	Central America	38.874 inches.
Do	Chile and Peru	33.367 inches.
Do	Cuba	33.384 inches.
Do	Mexico	33 inches.
Do	Paraguay	34 inches.
Do	Venezuela	33.384 inches.

METRIC WEIGHTS AND MEASURES.

METRIC WEIGHTS.

Milligram (1/1000 gram) equals 0.0154 grain.
Centigram (1/100 gram) equals 0.1543 grain.
Decigram (1/10 gram) equals 1.5432 grains.
Gram equals 15.432 grains.
Decagram (10 grams) equals 0.3527 ounce.
Hectogram (100 grams) equals 3.5274 ounces.
Kilogram (1,000 grams) equals 2.2046 pounds.
Myriagram (10,000 grams) equals 22.046 pounds.
Quintal (100,000 grams) equals 220.46 pounds.
Millier or tonnea—ton (1,000,000 grams) equals 2,204.6 pounds.

METRIC DRY MEASURE.

Milliliter (1/1000 liter) equals 0.061 cubic inch.
Centiliter (1/100 liter) equals 0.6102 cubic inch.
Deciliter (1/10 liter) equals 6.1022 cubic inches.
Liter equals 0.908 quart.
Decaliter (10 liters) equals 9.08 quarts.
Hectoliter (100 liters) equals 2.838 bushels.
Kiloliter (1,000 liters) equals 1.308 cubic yards.

METRIC LIQUID MEASURE.

Milliliter (1/1000 liter) equals 0.0388 fluid ounce.
Centiliter (1/100 liter) equals 0.338 fluid ounce.
Deciliter (1/10 liter) equals 0.845 gill.
Liter equals 1.0567 quarts.
Decaliter (10 liters) equals 2.6417 gallons.
Hectoliter (100 liters) equals 26.417 gallons.
Kiloliter (100 liters) equals 264.17 gallons.

METRIC MEASURES OF LENGTH.

Millimeter (1/1000 meter) equals 0.0394 inch.
Centimeter (1/100 meter) equals 0.3937 inch.
Decimeter (1/10 meter) equals 3.937 inches.
Meter equals 39.37 inches.
Decameter (10 meters) equals 393.7 inches.
Hectometer (100 meters) equals 328 feet 1 inch.
Kilometer (1,000 meters) equals 0.62137 mile (3,280 feet 10 inches).
Myriameter (10,000 meters) equals 6.2137 miles.

METRIC SURFACE MEASURE.

Centare (1 square meter) equals 1,550 square inches.
Are (100 square meters) 119.6 square yards.
Hectare (10,000 square meters) equals 2.471 acres.

The metric system has been adopted by the following-named countries: Argentine Republic, Bolivia, Brazil, Chile, Costa Rica, Ecuador, Mexico, United States of America, and United States of Colombia.

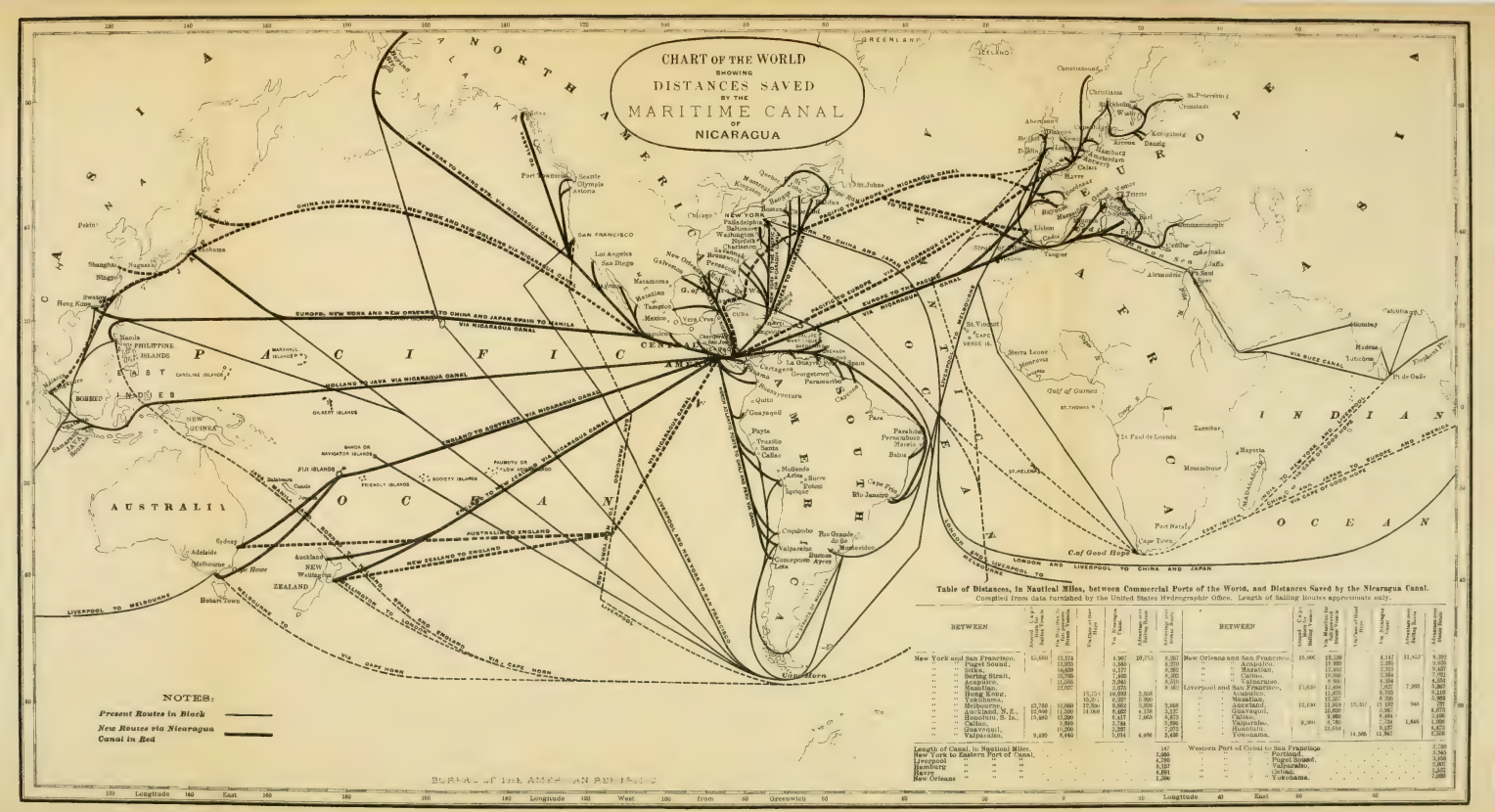


CHART OF THE WORLD
SHOWING
DISTANCES SAVED
BY THE
MARITIME CANAL
OF
NICARAGUA
NOTES:
Present Routes in Black
New Routes via Nicaragua Canal in Red
NORTH AMERICA
EUROPE
ASIA
AFRICA
AUSTRALIA
PACIFIC OCEAN
ATLANTIC OCEAN
INDIAN OCEAN
SOUTH AMERICA
Cape of Good Hope
LONDON AND LIVERPOOL TO CHINA AND JAPAN
LIVERPOOL TO MELBOURNE
AUSTRALIA TO ENGLAND
NEW ZEALAND TO ENGLAND
CHINA AND JAPAN TO EUROPE, NEW YORK AND NEW ORLEANS VIA NICARAGUA CANAL
EUROPE, NEW YORK AND NEW ORLEANS TO CHINA AND JAPAN, SPAIN TO MANILA VIA NICARAGUA CANAL
HOLLAND TO JAVA VIA NICARAGUA CANAL
HOLLAND TO AUSTRALIA VIA NICARAGUA CANAL
NEW YORK TO CHINA AND JAPAN VIA NICARAGUA CANAL
EUROPE TO CHINA AND JAPAN VIA NICARAGUA CANAL
EUROPE TO PACIFIC PORTS VIA NICARAGUA CANAL
LIVERPOOL AND NEW YORK TO SAN FRANCISCO
VIA CAPE HORN
VIA SUEZ CANAL
VIA CAPE OF GOOD HOPE
EUROPE TO CHINA AND JAPAN VIA SUEZ CANAL
EUROPE TO CHINA AND JAPAN VIA CAPE OF GOOD HOPE
EUROPE AND AMERICA TO CHINA AND JAPAN VIA SUEZ CANAL
EUROPE AND AMERICA TO CHINA AND JAPAN VIA CAPE OF GOOD HOPE
Longitude from 60 East to 180
Longitude from 180 West to 60 Greenwich

Table of Distances, in Nautical Miles, between Commercial Ports of the World, and Distances Saved by the Nicaragua Canal.
Compiled from data furnished by the United States Hydrographic Office. Length of Sailing Routes approximate only.

BETWEEN	Around Cape Horn	Via Suez Canal	Via Cape of Good Hope	Via Nicaragua Canal	Distance saved by Nicaragua Canal	BETWEEN	Around Cape Horn	Via Suez Canal	Via Cape of Good Hope	Via Nicaragua Canal	Distance saved by Nicaragua Canal
New York and San Francisco,	15,660	13,374		6,965	10,751	8,707	New Orleans and San Francisco,	15,406	13,120		6,147	11,853	9,259
" " Honolulu,		11,000		6,965		4,035	" " Acapulco,		11,960		7,205		4,755
" " Sitka,		14,629		6,137		8,492	" " Mazatlan,		12,482		7,319		5,163
" " Bering Strait,		15,705		7,468		8,237	" " Callao,		10,060		6,284		3,776
" " Acapulco,		11,095		5,965		5,130	" " Valparaiso,		9,801		6,358		3,443
" " Mazatlan,		12,037		5,075		6,962	" " Honolulu,		11,694		5,627	7,993	6,067
" " Hong Kong,			13,751	10,999	2,752		Liverpool and San Francisco,	17,830	12,490		7,205		5,285
" " Yokohama,			13,251	10,499	2,752		" " Acapulco,		11,975		8,050		3,925
" " Melbourne,	13,766	10,960	17,500	9,968	7,532		" " Mazatlan,		12,497		8,064		4,433
" " Auckland, N.Z.	12,948	11,556	16,069	8,682	4,138	3,137	" " Callao,	12,190	13,319	13,357	11,197	968	781
" " Honolulu, S. Is.	15,486	13,290		6,417	7,063	6,873	" " Honolulu,		10,899		6,864		4,035
" " Callao,		9,640		3,744		5,896	" " Valparaiso,	9,981	9,760		6,734	1,846	3,026
" " Guayaquil,		10,206		2,287		7,919	" " Honolulu,		13,010		6,137		6,873
" " Valparaiso,	9,499	8,840		5,014	4,486	3,438	" " Yokohama,			14,505	11,767		2,738

Length of Canal, in Nautical Miles,		187	
New York to Eastern Port of Canal,		2,060	
Liverpool " " "		4,780	
Hamburg " " "		4,537	
Cork " " "		4,691	
New Orleans " " "		1,206	

Western Port of Canal to San Francisco	
Portland	2,190
Victoria, B.C.	2,045
Valparaiso,	3,458
Callao,	2,807
Callao,	1,623
Yokohama,	7,289

MONTHLY BULLETIN

OF THE

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V. SEPTEMBER, 1897. No. 3

TRADE RELATIONS IN AMERICA. III.*

ISTHMIAN CANALS AS A MEANS OF INTERCONTINENTAL DEVELOPMENT.

A glance at the accompanying chart of the world, showing the distances saved by a ship canal across the Isthmus of Panama, will convey a vivid impression of the great importance of such an undertaking, and will make clear, at once, the fascination which it has exercised upon the minds of men for many generations. Especially has it been the subject of the best thought of the world's great engineers, since the construction of the Suez Canal has proved the practicability of such an enterprise and has demonstrated its far-reaching consequences to the commerce of the world. It is not, however, our purpose to consider the subject in its relation to the world at large, but the effects, political and commercial, which the building of a canal across the Isthmus would have upon the mutual interests and future growth, on common lines, of the Republics of the Western Hemisphere.

The question of finding a shorter route from the Atlantic to the Pacific than that via Cape Horn has occupied the intellect and ingenuity of seamen, engineers, inventors, political economists, and statesmen ever since the fading of the dream of the Spanish

* The first article of this series was printed in The MONTHLY BULLETIN for July, 1897.

and other early navigators of discovering an open waterway to the East. The problem of overcoming the difficulty of the narrow isthmus connecting the two Continents of America was but partially and ineffectively solved by the building of the Panama Railroad in 1855. The success attending that enterprise, such as it was, served only to stimulate interest in the project conceived by Alexander von Humboldt, half a century before, of uniting the two oceans by a canal. Various plans were proposed, but it was not until De Lesseps, the builder of the Suez Canal, began his stupendous and ill-fated attempt, in 1881, to cut a sea-level canal from Colon or Aspinwall to Panama, at the narrowest part of the Isthmus, that work was actually begun.

In the long discussion which had preceded this initial step, various routes across the Isthmus had been proposed, but the consensus of opinion had by this time settled upon three as the more feasible. These were:

I. The Isthmus of Tehuantepec route, across the narrowest part of Mexico, 134 miles.

II. The Nicaragua route, running from east to west through the southern part of the Republic of Nicaragua, and following the course of the San Juan River and utilizing the waters of Lake Nicaragua, 170 miles.

III. The Panama route, 54 miles.

The Isthmus of Tehuantepec route was practically eliminated, however, because of the great distance of the cutting (over 130 miles) and the enormous expense resulting from the difficulties to be overcome in the nature of the ground. For a time the question of building a ship railway, as urged by the distinguished engineer Capt. James B. Eads, continued to attract attention to this route, and the project still has able advocates; but the construction of a railroad across the Isthmus by the Mexican Government seems to have relegated the Tehuantepec canal enterprise to comparative obscurity. The railroad, however, is likely to be an important contributor to the economy of transit from the Atlantic to the Pacific. The road is broad gauge, and traverses the States of Vera Cruz and Oaxaca, touching Coatzacoalcos, Minatitlan, Suchil, Tehuantepec, and Salina Cruz. At Coatzacoalcos, it connects with steamers for Gulf ports, Havana, United

States, and Europe; at Tehuantepec, with private conveyance for Oaxaca, Miahutlan, and Pachueta, and at Salina Cruz, with steamers for Tonala, San Benito, and other Pacific Coast ports.

The distances saved between shipping points of the world are shown in the following table, approved by the Mexican Government:

From—	To—	Via Tehuantepec Railway.	Via Nicaragua Canal.	Via Panama Railway.
		Miles.	*Miles.*	*Miles.*
New York	San Francisco	4, 925	5, 651	6, 107
Do	Puget Sound	5, 647	6, 524	6, 855
Do	Sitka	6, 347	7, 113	7, 555
Do	Bering Straits	7, 788	8, 524	9, 101
Do	Acapulco	2, 722	3, 507	3, 988
Do	Mazatlan	3, 476	4, 232	4, 675
Do	Hongkong	11, 597	12, 313	12, 645
Do	Yokohama	9, 984	10, 626	11, 211
Do	Melbourne	11, 068	11, 357	11, 471
Do	Auckland	9, 345	9, 745	9, 813
Do	Honolulu	6, 566	7, 390	7, 705
Do	Callao	4, 661	4, 312	3, 873
Do	Guayaquil	4, 141	3, 774	3, 303
Do	Valparaiso	6, 370	5, 774	5, 337
New Orleans	San Francisco	3, 561	4, 776	5, 415
Do	Acapulco	1, 454	2, 631	3, 296
Do	Mazatlan	2, 027	3, 357	3, 983
Do	Callao	3, 393	3, 436	3, 181
Do	Valparaiso	5, 040	4, 899	4, 644
Liverpool	San Francisco	8, 274	8, 783	9, 071
Do	Acapulco	6, 076	6, 639	6, 952
Do	Mazatlan	6, 714	7, 364	7, 640
Do	Auckland	12, 584	12, 877	12, 777
Do	Guayaquil	7, 379	6, 848	6, 267
Do	Callao	7, 899	7, 444	6, 837
Do	Valparaiso	9, 356	8, 906	8, 301
Do	Honolulu	9, 805	10, 522	10, 670
Do	Yokohama	13, 223	13, 758	14, 175
Do	Melbourne	14, 113	14, 499	14, 435

These remarkable savings in distance, says Manuel Rivera, a distinguished Mexican civil engineer, will no doubt be found equivalent to a great saving in time as well as freight, and this is what constitutes the chief commercial feature of this road. The road will, therefore, be of much benefit to some of the commercial ports of the United States.

Eliminating Tehuantepec as a canal route, the Nicaragua and Panama routes are the only ones which need now be considered.

De Lesseps seems to have decided in favor of the Panama route because he believed it possible to build a tide-level canal at that part of the Isthmus, whereas the topography of the Nica-

ragua route makes locks indispensable. It has been found, however, after an enormous expenditure of money, that De Lesseps's estimates were at fault, and that locks will be necessary to the successful completion of the Canal. Work, which was suspended in March, 1889, was resumed in 1894, and a recent statement asserts that one-fourth of the Canal has been built.

The Canal was to follow much the same route as that of the Railway from Colon to Panama. It was to be fifty-four miles in length; the bottom to lie twenty-eight feet below the mean level of the oceans; the width to be seventy-two feet at bottom and 160 feet at top, except in the section through the Culebra ridge, where the depth was to be nine meters (29.53 feet); the bottom width twenty-four meters (78.91 feet), and the top width twenty-eight meters (91.86 feet). The special difficulties to be encountered were the piercing of the Cordillera and the overflow of the Chagres River and its tributaries. In January, 1884, a little more than two years after beginning the work, but one-thirtieth of the excavation had been completed, although during 1883 a force of 11,000 men was employed.

The undertaking has been conducted mainly under French auspices, and the money expended upon it has been subscribed almost entirely in France. If ever completed, the Panama Canal would be a purely commercial enterprise, under European control, with little or no value or significance in its political relation to the countries of the Western Hemisphere, except, perhaps, of a hostile and even minatory character. It could certainly not be expected to play a part in drawing closer the bonds of amity and fraternity among them. It would be concerned only with gaining the largest possible share of shipping tolls from the commerce of the world, and not at all, except indirectly, with developing the trade of the American Republics among themselves.

It is otherwise with the Nicaragua Canal. Indeed, the principal claim which this enterprise has to consideration is the undoubted fact that it is American in origin and American in beneficial results. Its cause before the world has been apparently weakened, rather than strengthened, by the effort to give too wide a sphere to its possible usefulness, and thereby commend it to European investors as a great earner of dividends. Its richest dividends are to be found

in the general results, political as well as commercial, which would accrue to the countries immediately interested, and not in the returns to individual stockholders. It is not to be inferred, however, that it would be unremunerative, even from the ordinary business point of view. The elaborate calculations which have been made to show that it would not earn fair interest on the capital required have been based upon conditions as they now exist, without taking into proper account the great increase in the trade of the countries immediately benefited which might reasonably be expected to follow.

It is not as a money-making project, but as a great intercontinental agency, that the Nicaragua Canal appeals most powerfully to patriotic minds in all the Latin-American countries as well as in the United States. Built by American capital, with the active aid and support of all the American governments, and operated and controlled by American agencies, how could it fail to become immensely useful in the great task of welding together the common interests of all America in trade, in political development, and in the power of resistance to any common foe from without? The CLAYTON-BULWER treaty between the United States and Great Britain has been used as an argument against the possibility of such effective control, but if that treaty be still a vital force, it is scarcely to be supposed that Great Britain, after having formally acceded to our most recent interpretation of the Monroe doctrine asserting the independence of American interests from all European interference or control, would seek again to jeopardize her relations with the United States by seriously combating an enterprise which so obviously has the interests of both the Western Continents to serve. Nor is it clear that anything material would be lost to American progress and development even if the neutrality of the Canal, for which the CLAYTON-BULWER treaty provides, be guaranteed afresh. On the contrary, it might be for the benefit of all if such neutrality were scrupulously guarded and enforced. The essential thing is that the American Republics should be protected from the closing of the Canal, or its use against them in time of war.

The material benefits to be derived by the American Republics from the building of any Canal across the Isthmus must be obvious

from the most cursory examination of the accompanying chart. Not only would the Atlantic and Gulf coasts of the United States be brought much nearer by sea to its Pacific coast, but also to the Pacific coasts of Mexico, Central America, and South America, and the Pacific seaboards of these countries would obtain much shorter and easier routes to the West Indies, the Caribbean and Atlantic coasts of their sister Republics of Latin America, and also to Europe. The development of land transportation and internal commerce would undoubtedly be immense. The railroads, far from being injured, as some have suggested, would be greatly benefited.

Capt. William L. Merry, of San Francisco, the new United States minister to Nicaragua, Salvador, and Costa Rica, has shown this in a recent paper in a very striking way. He says:

When the lock canal at Sault Ste. Marie was first opened, the railways feared injury to their business. They would have prevented its construction, but, fortunately for themselves, the waterway between the Great Lakes was opened and the Lake Superior region given cheap freights by water. Note the result. Through that greatest of artificial waterways in point of traffic, not excepting the Suez Canal, in 1895, 15,062,580 of registered tons passed; population has increased, towns have sprung up, and more railroads have been demanded to meet the enormous resultant traffic. Is it not evident that the cheap waterway has here aided railway earnings? But for cheap water carriage millions of tons of ore would to-day be in the native ore beds, and the pioneer railways that feared competitive water transportation earning a precarious right to exist. Turn now to the Erie Canal as another object lesson. Two of the finest railway systems in the world occupy its banks with double tracks and the thunder of trains day and night argue for the cheap water transportation which, in competition, has made them possible. Compare the strikingly different financial status of the Erie Railroad, which has no water competition, stock 14, with that of the New York Central, stock 101, having water competition of the Hudson River and the Erie Canal. Both are representative railway systems and afford a striking illustration of the argument presented.

Many more less conspicuous instances are there proving the same great fact; that in opposing the Nicaragua Canal, the railroads commit an error which proves the fallacy of human judgment, when self-interest is involved. Railroads must necessarily absorb an undue share of the earnings of production in order to assure profits to the great capital employed in their construction, but they also confer untold benefits—supplying transportation for perishable and valuable property; securing rapid movement of mails and cheap carriage for the people. The development of our great interior would have been impossible without them, and cheap water transportation, comparing in cost at the ratio of one to ten to one to fifteen, will supplement their usefulness and increase instead of

decrease their earnings. * * * The apparent paradox of cheaper water transportation benefiting railways is due to the difference in character and that waterways perform a service not exactly the same as that of the railway, but one which complements and supplements it. Freight taken from the railroad by water transportation involves little or no loss to the railroad companies. The waterway not only introduces division of labor in transportation, but creates new traffic, in which the railroad largely shares.

Returning to our main argument, why have railroad companies opposed the Nicaragua Canal? I may easily answer, because they fear results which will never materialize. They apprehend a decreased demand for rail carriage, whereas the result of the completion of the Canal will be exactly the reverse. What is their condition now? The five main lines to the Pacific are struggling for traffic and admit that the through haul is largely unremunerative. Meanwhile the Pacific Coast meets an arrested development, and their traffic increases so slowly that they have hard work to keep out of a receiver's hands. How can there be progress, prosperity, and increase of population on the Pacific Coast when it may be correctly repeated '*the West offers to the immigrant everything except cheap transportation.*' * * * The Pacific Coast suffers from commercial isolation in respect to cheap transportation, and cheap transportation is an absolute necessity to its progress and development, which the railroads could not supply if they would.

Consequently, it should be the aim of railroad managers to have the Canal built as promptly as possible. Then the immigrant may and will come here with his family; he may grow all the products he desires; the mills may cut all the lumber they can handle; the miner produce all the ore that has value—*all* will have a market open to them at prices which will encourage the producer, the mechanic, and the miner. Our lands will become populated, our cities prosperous, and our people contented in the increasing development of our Coast.

How illogical the idea that land transportation will not share in the benefits of this great development! The history of the Sault Ste. Marie Canal will find a repetition on the Pacific Coast. From the great markets of our Atlantic seaboard and of Europe the Pacific Coast is separated by the extension of the Western Continent far into the Southern Ocean. The tempestuous Cape Horn passage is behind the demands of our age, and commerce as well as production, with increasing anxiety, awaits the opening of a *short water route* by which our increasing products can be cheaply and promptly sent to Atlantic markets. What the railroads can not profitably carry to the Atlantic Coast of our country, and what the centers of population in Europe need of our products, seek this interoceanic highway thus far in vain, owing to the mistaken opposing influence of the railroads; but the day is not far distant when through the inland Sea of Nicaragua will pass a stately procession of ocean carriers laden both ways—with the products of our soil and industry *eastward* and with the manufactures and immigration of our Eastern seaboard and of Europe *westward*.

If as thickly settled as France, California alone has an area to support *thirty-five millions of people*. It has now a little over one and a quarter millions. What railroad in our country will be injured when this population increases,

first by the hundreds of thousands and later by millions? Above all, how illogical and how short-sighted is the policy of those railroad companies most directly interested in the traffic of the Pacific Coast, when they oppose for long years a cheap and short waterway which will rapidly increase the population and resultant production of the Coast, served by them as common carriers? With practical unanimity, the people of the United States demand the Nicaragua Canal. In the near future they will overcome these adverse influences and mistaken policy. The commercial interests of our country demand it. The cotton of the Southern States is needed in Japan. Alabama coal and iron are wanted in Central America and the Pacific islands; the lumber of the great Northwest is needed in Europe and on our Atlantic seaboard; the immense undeveloped fisheries of the Pacific invite our Eastern countrymen, and the great Valley of the Mississippi demands an outlet to the Pacific Coast.

No occult influences can permanently oppose this beneficent work. The preponderating influence of the Great Republic on the American Continent, its political prestige, its military safety, and the patriotism of its people will, in the near future, overcome the mistaken fears of selfishness. The logic of events will make friends for the Canal, and the transportation interests now opposing it will, we must conclude, see their error and join their countrymen in the demand of our dead hero at Riverside, "*An American canal, under American control, for the American people.*"

Mr. Lewis M. Haupt, a distinguished engineer of Philadelphia, and a member of the Board recently appointed by President McKinley to survey the Nicaragua Canal route, thus summarizes the practical advantages of an Isthmian canal, with more particular reference to the Nicaragua enterprise:

Although centuries have passed since the long-desired short cut to India was first exploited, the lamentable fact remains that such water route is not yet an accomplished fact. It is a serious reflection upon the intelligence, integrity, and energy of the people of the American continent that after many years of exploration and survey, followed by discussions *ad infinitum*, the only definite conclusion reached is that such a waterway is entirely feasible, and can probably be constructed within a cost of $130,000,000, although competent engineers have placed the minimum of cost at less than $100,000,000. In the meantime the discussion continues, and the active and subtle opposition arising from vested interests, which fear injurious effects, urges delays, further surveys, and deeper investigations, while the commerce of the world is turned 10,000 miles out of its course at enormous expense and loss of time. Thus, in the days of clipper ships, sailing at an average speed of 110 miles per day, the round trip from New York to San Francisco (38,000 miles) occupied 344 days; to Calcutta (46,000 miles via Cape Horn) 418 days, or (35,000 miles via Good Hope) 318 days, whereas by way of the Isthmus the same points could have been reached in 90 and 244 days, respectively, thus saving 254 and 74 days on these journeys. The economy of this time to the owners of the vessels for cost of crew, interest,

and insurance is estimated at $2,993 per month, and hence if 254 days on the round trip were saved it would represent $25,340, to say nothing of the increased value of the cargo due to more speedy and certain delivery. This saving, if capitalized at four per cent, represents $633,500 on a single vessel, and on 100 vessels per year it would be $63,350,000, or almost equal to the estimated total cost of the project. Yet no account is taken of the value of the cargo, the reduction of marine risks or losses, or the large tonnage carried in steamers.

The Philadelphia Ledger of July 31, 1897, in an editorial article upon the more recent phases of the Canal enterprise, says:

The Nicaragua Canal would furnish a short-cut passage from the Atlantic to the Pacific Ocean for the commerce of the world. It would shorten the sail from Liverpool to San Francisco nearly 7,000 miles, and the distance by water saved from New York City to San Francisco would be nearly 10,000 miles. These figures, without further detail, suggest vast possibilities in the way of shortening transit for the sea trade of the world, and promise financial success for the project unless the cost of construction is greatly in excess of expectations. An enterprise of this character is always hazardous for its first promoters, and the enormous sums looted from the confiding Frenchmen who invested so freely in the Panama Canal have made it more difficult to finance such projects. If carefully carried forward the Canal would be a magnificent work to mark the beginning of the new century. It would enormously augment our coasting trade, and if it fell into the exclusive possession of a foreign power the Canal would seriously impede our naval operations in time of war. It is inconceivable that the United States would be content to pay toll to foreign ownership of a waterway which may become the most valuable possession of the kind on the globe. The citizens of Great Britain are reaping great profit from the Suez Canal, which is now operated largely by English capital.

When the proposition to finish the Nicaragua Canal under the auspices of the United States was under discussion during the last Administration, a letter appeared in the London Times on the subject, which doubtless presents the English view of the Nicaragua Canal question. The writer, who had lived in Nicaragua for some time and professed knowledge of the local conditions, said that in view of the far-reaching difficulties of a political or international nature surrounding the enterprise the guarantee of the bonds of the Maritime Company is the nearest approximation which the United States Government could make to complete ownership of the Canal, to avoid a violation of the sovereignty of Nicaragua and Costa Rica and a departure from the Clayton-Bulwer treaty; but in any case, in his view, under the terms of the Clayton-Bulwer treaty a ship canal between the two oceans must be neutralized, as was the Suez Canal.

The Foreign Relations Committee of the Senate will investigate the status of the Clayton-Bulwer treaty, and the intimation is made that the Committee will report in favor of its abrogation. It is urged that England has practically annulled it by acts done in Central America in contravention of its terms. On several occasions this Government has insisted that the treaty was no longer

binding upon it, but Great Britain, whatever interpretation may be placed upon her acts in Central America, has given no sign that she regards the treaty as a nullity. The diplomatic difficulties involved in the controversy as to the present binding force of the CLAYTON-BULWER treaty are important, but not more serious than many others which have yielded to statesmanlike treatment. The probable cost of the enormously expensive Nicaragua Canal undertaking, and the extent to which the United States should commit itself financially to the support of the enterprise, are matters to which the country should give very careful consideration. The advantage of the completed Canal to the country is obvious enough if we are not obliged to pay too high a price for it in the way of international complications or the exhaustion of our Treasury.

The gain in shortness of transportation via the Nicaragua route, however, appears even more clearly from the following statement of distances in statute miles from New York to the Pacific Ocean:

Via water ltne to Cape Horn	7,897
Via Southern Pacific R. R.	3,709
Via Canadian Pacific R. R.	3,619
Via Central Pacific R. R.	3,340
Via Northern Pacific R. R.	3,237
Via Nicaragua Canal	2,519

In other words, the all-water route to the Pacific, via Nicaragua, is shorter than any railway across the continent, being 821 miles shorter than the customary route between New York and the Pacific via the Union and Central Pacific Railways.

The history of the Nicaragua Canal project, up to six years ago, was succinctly stated in an article by Hon. JOHN SHERMAN, then United States Senator from Ohio, but now Secretary of State of the United States, which was printed in The Forum for March, 1891. He said:

By a treaty signed on December 1, 1884, between the United States and the Republic of Nicaragua, provision was made for the construction by the United States of an interoceanic canal from the Atlantic to the Pacific across the territory of that Republic. It was sent to the Senate on December 10, 1884, accompanied by a message from President ARTHUR recommending its ratification in strong and earnest language; but it was not formally acted upon prior to the inauguration of President CLEVELAND on March 4, 1885. Mr. CLEVELAND, a few days thereafter, formally withdrew the treaty from the consideration of the Senate, and in his annual message to Congress in December of that year stated as his reason for so doing that it contained "propositions involving paramount privileges of ownership or right outside of our own territory, coupled with absolute and unlimited engagements to defend the territorial integrity of the State where such interests lie." He further said:

"Maintaining as I do the tenets of a line of precedents from WASHINGTON'S

day which proscribed entangling alliances with foreign states, I do not favor a policy of acquisition of new and distant territory or the incorporation of remote interests with our own."

Subsequently, on April 25, 1887, the Republic of Nicaragua, deeply interested in the construction of the work, granted to a private association of citizens of the United States a concession of the right to build an interoceanic canal. A like concession was made by the Republic of Costa Rica, situated on the southern borders of the San Juan River and Lake Nicaragua. The association obtaining these concessions was incorporated by an act of Congress approved February 29, 1889, under the name of "The Maritime Canal Company of Nicaragua." It appears from the terms of these concessions that the Maritime Canal Company is invested with the clear and unquestionable right to construct the work proposed, to sell its stock and bonds for the funds required, and to seek the aid of foreign powers, especially that of the United States. The American Company thus authorized and organized has supplemented the previous examinations and reconnaisances of officers of the Army and Navy of the United States by careful detailed instrumental surveys, measurements, soundings, and estimates of cost, so that the precise work to be done and the difficulties to be overcome are known. This work has been revised by a board of consulting engineers, and before any aid shall be rendered by the Government it is to be further revised by officers of the Army and Navy of the United States, on whose skill and judgment entire reliance can be placed. The revised estimates place the cost of the work at $73,176,308, to which is added for possible contingencies $14,633,262; and to this must be added interest on the money invested during the progress of the work, making the aggregate cost about $100,000,000. The Maritime Company has entered upon the actual work of construction, and satisfactory progress has been made, so that the cost, location, and engineering problems involved are fully known. It is apparent that the physical difficulties to be overcome are not greater than those of many of the works of improvement undertaken within our own country, for the highest part of the waterway is to be only 110 feet above the two oceans—a less altitude than that of the base of the hills which surround the city of Washington. The works proposed include a system of locks, similar in character to the one built by the United States at the Falls of Sault Ste. Marie and to those constructed by Canada around the Falls of Niagara. A single dam across the San Juan River, 1,250 feet long and averaging sixty-one feet high, between two steep hills, will insure navigable water of sufficient depth and width for the commerce of the world for a length of 120 miles. The approaches to this level, though expensive, are not different from similar works, and will be singularly sheltered from floods and storms. Of the distance of 169.4 miles from ocean to ocean, 142.6 miles is to be accomplished by slack-water navigation in lake, river, and basins, and only twenty-six and eight-tenths miles by excavated canal. The greatest altitude of the ridge which divides the water of Lake Nicaragua from the Pacific Ocean does not exceed at any point forty-two feet above the lake.

Perhaps the chief engineering difficulty is in the construction of harbors at the Pacific and Atlantic termini of the Canal; but that at Greytown, on the Atlantic

coast, which is considered the most formidable, has already been partially built. Vessels requiring fourteen feet of water can now safely enter this harbor and discharge their cargoes at the docks of the Company. The obstacles are not to be compared with those encountered in the attempted construction of the Panama Canal, or with those which were easily overcome in the construction of the Suez Canal; and the whole work, from ocean to ocean, is free from the dangers of moving sand and destroying freshets. Lake Nicaragua itself is one of the most remarkable physical features of the world. It fills a cavity in the midst of a broken chain of mountains, whose height is reduced, at this point, nearly to the level of the sea, and it furnishes not only the means of navigation at a low altitude, but enormous advantages as a safe harbor.

Of the advantages to be obtained by building the Canal, Mr. SHERMAN observed:

The first is one that will be, and ought to be, shared by the whole civilized world. The establishment of a waterway between the Atlantic and the Pacific will realize the dream and hope of Columbus, who, underestimating the circumference of the earth, started on his voyage for the coast of India and found his way blocked by the newly discovered continent. Since that time, for nearly four centuries, explorers have hoped to find some open way across the Isthmus, or, failing in that, to construct such way by artificial means. Every explorer and adventurer, every king and power, has shared in this hope, and to realize it many hazardous enterprises have been attempted. The Government of the United States in later years, especially since the settlement of California, has felt the deepest interest in accomplishing this latter achievement, has sought by negotiation and by treaties to protect the region from hostile occupation, has joined in several plans to construct Canals across the Isthmus, and has caused to be made elaborate and careful surveys, both by civil and by military engineers, with a view to the selection of the best route. Other nations have been equally interested, but not so active or effective in preparing the way and in selecting the location. The success of the Suez Canal led M. de LESSEPS, who was the chief agent in the construction of that work, to seek to complete the channel of navigation around the world by a waterway at Panama. The scheme contemplated the digging of a Canal from sea to sea, partly at the level of tide water and partly below it. The work, thus far, has been a failure, and the plan is believed to be impracticable. The Nicaragua route, though burdened with the delays of lockage, is now conceded to be more practical, far less costly, and more useful than the one at Panama, and will accomplish the same object.

The second great advantage to be derived from the construction of this Canal is the extension of our coast line through it to our Western States and to neighboring countries. Vessels sailing from New York to San Francisco are now compelled to pass around Cape Horn, a distance of 19,000 miles. The benefits to be derived from this extension can scarcely be measured. The enormous quantities of wheat, lumber, and other articles produced on the Pacific coast can now be transported to the Atlantic States only by 3,000 miles of railway or by the long voyage around South America, so that the entire value of these

productions is often consumed in the expense of the journey. It is believed that our coasting trade would be increased many fold by the use of the Canal through Nicaragua, and that by it employment would be given to vessels at seasons of the year when they are now laid up in Northern ports.

Another benefit to be derived by the United States from the construction of this Canal is that it will give our people a community of interests with the western coasts of Mexico and South America, now substantially closed to our commerce. The commerce of these coasts, being compelled to go around Cape Horn, can from that point reach with less difficulty the markets of Europe than the markets of our own country; while, if the Canal be constructed, there will be a safe, well-protected water route between the western ports of the American continent and our chief commercial cities. The Canal will, for the first time, make possible an enforcement of the Monroe Doctrine, hitherto a mere dogma in American policy. The communion of interests between the American States will be enormously strengthened by this work. The South American Republics are patterned after ours; there can be no clashing of interests between us. For many years they are not likely to be manufacturing countries, but will be devoted mainly to agriculture and mining. They would naturally exchange their gold, silver, sugar, coffee, tropical fruits, guano, and other sources of wealth for the manufactures and productions of the United States.

Since the appearance of Mr. SHERMAN'S article, the Nicaragua enterprise has passed through various phases and has been the subject of controversy in Congress and the press. The work of construction was actually begun on the line of the Canal in 1889 and continued until the Summer of 1893, when it was suspended for want of funds. During the third session of the Fifty-third Congress (1895), action was taken for a United States Government survey of the Canal by the insertion of the following provisions in the Sundry Civil Appropriation Bill:

For the purpose of ascertaining the feasibility, permanence, and cost of the construction and completion of Nicaragua Canal by the route contemplated and provided for by an act which passed the Senate January 28, 1895, entitled "An act to amend the act entitled 'An act to incorporate the Maritime Canal Company of Nicaragua,' approved February 20, 1889," $20,000, to be expended under the direction of the Secretary of State.

And a Board of three engineers is hereby constituted to make the survey and examination necessary for such ascertainment; said Board to be selected and appointed by the President of the United States, one from the Corps of Engineers of the United States Army, one from the Engineers of the Navy, and one from civil life; and the compensation of the members of said Board shall be fixed by the President, not to exceed $5,000 each, including such pay as the engineers so selected are receiving, for the time they are so employed, from the Government. And the said Board, under such arrangements and regulations

as shall be made by the Secretary of State, with the approval of the President of the United States, shall visit and personally inspect the route of the said Canal, examine and consider the plans, profiles, sections, prisms, and specifications for its various parts, and report thereon to the President; and should they ascertain that any deviation from the general line of the proposed route is desirable, they shall so state in their findings and conclusions with regard thereto in their report. And said Board shall make their report on or before November 1, 1895.

In accordance with these provisions, President CLEVELAND appointed, as the Board of Survey, Lieut. Col. WILLIAM LUDLOW, United States Army, Civil Engineer M. T. ENDICOTT, United States Navy, and ALFRED NOBLE, of Illinois, from civil life. Their report was submitted to Congress February 7, 1896, and was printed as Document No. 279, Fifty-fourth Congress, first session. The report was confined to the technical features of the work, and recommended further explorations and surveys to determine the formation of a final project. Some of the conclusions of the Board were vigorously combated, and Congress, at its recent session, inserted a clause in the General Deficiency Bill, appropriating $150,000 "to continue the surveys and examinations authorized by the act approved March 2, 1895, entitled 'an act making appropriations for the sundry civil expenses of the Government for the fiscal year ending June 30, 1896, and for other purposes,' into the proper route, the feasibility and cost of construction of the Nicaragua Canal, with the view of making complete plans for the entire work of construction of such Canal as therein provided, * * * and to carry out this purpose the President of the United States is authorized to appoint, by and with the advice and consent of the Senate, a Commission to consist of one engineer from the Corps of Engineers of the United States Army, one officer of the Navy, who may be taken from the active or retired lists, and one engineer from civil life, said Commission to have all the powers and duties conferred upon the Commission provided for in said act."

Under this clause, President MCKINLEY, on July 9, 1897, appointed as the Board of Survey, Rear-Admiral JOHN G. WALKER, United States Navy, retired; Capt. OBERLIN M. CARTER, Corps of Engineers, United States Army, and LEWIS M. HAUPT, of Pennsylvania, civil engineer.

Their report will doubtless determine definitely the route of the Canal and the probable cost of the work. What assistance, if any, will be given by the Government of the United States to the construction of the Canal is, of course, a matter which Congress must finally decide. But it seems clear, from the considerations I have endeavored to set forth, first, that a Canal across the Isthmus, by the most practicable route, is the great international necessity of the times; and, second, that it should be built with the active sympathy and cooperation of all the American Republics, as a means of intercontinental development and progress along the lines marked out by the political and commercial possibilities of a closer union among them. In the words of JOHN QUINCY ADAMS, uttered more than seventy years ago, it appears now not only possible, but appropriate and timely, for the United States to declare and maintain, as its National policy and fixed purpose, that "the remainder of both the American continents must henceforth be left to the management of American hands."

The construction of a Canal across the Isthmus of Panama under purely American auspices would crystallize this policy into fact. The special utility of the Nicaragua enterprise for this purpose is thus tersely stated by General GRANT in an article by him in the North American Review of February, 1881: "In accordance with the early and later policy of the Government," said he, 'in obedience to the often-expressed will of the American people, with a due regard to our national dignity and power, with a watchful care for the safety and prosperity of our interests and industries on this Continent, and with a determination to guard against even the first approach of rival powers, whether friendly or hostile, on these shores, *I commend an American canal, on American soil, to the American people*, and congratulate myself on the fact that the most careful explorations have demonstrated that the route standing in this attitude before the world is the one which commends itself as a judicious, economical, and prosperous work."

Joseph P. Smith

ARGENTINE REPUBLIC.

IMPORTS AND EXPORTS IN 1896.

The Moniteur Officiel du Commerce (French Official Journal) of May 6, 1897, publishes the following statistics relative to the foreign trade of the Argentine Republic:

The imports in 1896 amounted in value to 118,121,347 piasters ($113,987,011), an increase of some 17,000,000 piasters over the preceding year. The increase was mainly in iron and manufactures thereof, which were imported to the value of 4,868,000 piasters ($4,517,620); in wood and articles thereof, 3,033,000 piasters ($2,926,854); and in chemical and pharmaceutical products, 2,350,000 piasters ($2,267,750). The imports according to countries were, in round numbers:

Countries.	Value.	
	Piasters.	*Dollars.*
Germany	13, 900, 000	13, 413, 500
England	44, 700, 000	43, 135, 500
France	12, 000, 000	11, 580, 000
Italy	11, 390, 000	10, 991, 350
United States	11, 210, 000	10, 827, 650

Belgium, Brazil, Spain, and other nations follow. There was an increase in English imports of about 4,500,000 piasters; in French imports, nearly 3,000,000 piasters; in German, some 2,800,000 piasters, and in Italian, about 1,000,000 piasters.

The total value of exports in 1896 reached 117,849 855 piasters ($113,730,110), a decrease of over 3,000,000 piasters in comparison with the figures for 1895. This was especially noticeable in live stock. Agricultural products show an increase of 1,700,000 piasters, principally in maize. There was a large decrease in the value of the wheat exported—over 6,000,000 piasters.

As to the destination of the exports, France received to the value of 23,600,000 piasters ($22,774,000); England, 14,300,000 piasters ($13,799,500); Germany, 13,300,000 piasters ($12,834,500); Belgium, 12,000,000 piasters ($11,580,000); Brazil, 9,800,000 piasters ($9,457,000). The United States, Italy, and Uruguay follow in order.

From this general review it may be seen that the countries which send to the Argentine Republic more than they buy are England, Italy, and the United States. On the other hand, France, Belgium, and Brazil import more largely than they export. The balance of trade with Germany is about even.

BOLIVIA.

Señor Don Luis Paz, accredited to United States as Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Republic of Bolivia, has been formally received by President McKinley.

Señor Paz was previously in the Ministry of President Baptista, and for a number of years has been prominent in the public affairs of his country.

BRAZIL.

COFFEE CULTIVATION.

The following on the subject of the cultivation of coffee in Brazil, published in the *Revue Coloniale* of the 8th of July, is taken from a report addressed to the Minister of Foreign Relations of France by Mr. Viener, on his return from South America.

The largest coffee-planting region is found between latitudes 18° and 25° south; but it extends much farther north, and coffee raising is carried on in an immense territory, embracing twenty-five degrees of latitude and twenty-four degrees of longitude.

In the beginning of this century Brazil exported only a very small quantity of coffee, but now it is the principal coffee-producing country of the world.

The following statement shows the increase of the Brazilian coffee trade since 1800, from the ports of Rio and Santos alone, in bags of 60 kilograms (133 pounds) each:

1800	13	1840	1,037,981
1817	66,985	1876	3,765,122
1820	97,489	1895	6,508,768
1830	484,222		

In 1895 the crop was estimated at 7,000,000 bags; in 1896 it was even larger.

The coffee plant is not indigenous to Brazil, but it is to-day completely acclimated. One finds, it is true, in the forests of Botucato (State of São Paulo) a so-called wild coffee plant (coffea amarello), but they are without doubt plants that have come up from seeds carried by birds or monkeys. The cultivated variety

is called in the country "coffea vermelho." The height of the plant varies from 2 to 5 meters and the stem measures from 40 to 70 centimeters in circumference.

The processes of cultivation vary according to the locality. Thus in the province of Ceará, according to a pamphlet by Mr. Job, quoted from by Mr. Viener, the coffee plant is always started in greenhouses. The roots are transplanted at the age of two years, preferably from January to April, and are planted at a distance of from 10 to 12 palmos (the palmo is equivalent to about 9 inches). They begin to yield at four or five years. The season for gathering the crop is not always the same; on the other hand it has quite a long duration, varying somewhat according to the heaviness of the rainy season, which generally begins in May or June and ends in August.

The beans are placed on a paved floor (uncovered) called in the country *fachine* and the drying lasts from thirty to thirty-five days. In the State of Ceará the old system of decortication by grinding by millstones (rodieros) turning in a stone trough is still employed. This method leaves much to be desired, for many of the grains are crushed by the weight of the stones. The cleaning and burnishing are done usually by hand.

In the States of São Paulo and Minas Geraes the cultivation of coffee occupies vast areas, and the treatment of the coffee after the crop has been gathered is done in a much more perfect manner than in Ceará, and by the most improved machinery.

The largest fazenda (plantation) in Brazil, and perhaps in the world, is the Dumont plantation (State of Minas Geraes), established by a Frenchman, whose name the plantation still bears. The total extent of the property is 30,000 hectares; 6,150 of which are planted in coffee. The number of plants in 1896 was 4,718,000.

The cultivation is carried on by Italian emigrants, of whom there are 8,000 employed. Each year the extent of this plantation grows, and the production becomes larger and larger.

In 1895 the yield from the Dumont fazenda alone amounted to 4,100,000 kilograms, and that of 1896 rose to 4,500,000 kilograms. This plantation was sold three years ago to a Brazilian company for the sum of 12,000,000 francs.

BRITISH HONDURAS.

PROPOSED RAILWAY.

[From United States Consular Reports for July, 1897.]

I have to report that the engineers sent by the colonial office in London to survey and report on the practicability of the proposed railroad from Belize to the western frontier of the colony have completed their report, and copies of it, with map, can be had, including postage, for $3.

The total length of the proposed line is 72 miles, and the estimated cost, including pier, is £734,663 ($3,575,237.48). This estimate, however, is for a road built in the most approved and substantial manner.

There is no doubt in my mind that a road could be built and equipped with American rails and rolling stock for as many dollars as there are pounds given, and have a handsome margin of profit. There are no engineering difficulties to be overcome, and by changing the proposed route a little the bridging and exposure to floods can be avoided.

Owing to the enormous cost, as estimated in the report, the Government has decided that the road would not pay interest on the investment unless it were continued into Guatemala, and negotiations through the foreign office are now being carried on for the purpose of learning the views of the Guatemalan Government on the subject.

The colonial government is prepared to consider tenders from reliable companies for the construction of a railroad to the western frontier and to grant concessions of land, with a bonus of money, to aid the enterprise.

This would be a good field for American capital and would largely increase trade with the United States.

I have no doubt a concession could be obtained from Guatemala and Mexico, should the company wish to extend the railroad into those countries. This I should consider highly desirable, as immense quantities of logwood and mahogany are reported to be available on the opening of a railroad to the interior of these parts. It is also said to be a fine country for agriculture and grazing, with a temperate climate.

ALBERT E. MORLAN, *Consul.*

BELIZE, *May 25, 1897.*

COLOMBIA.

DUTY OF TEN PER CENT ON POSTAL PARCELS.

By a decree of the 4th of November, 1896, the government of the department of Panama levied a tax of ten per cent ad valorem

on all parcels received by mail from abroad, and regulated the manner of collecting this tax, the fiscal agents receiving instructions to open all parcels.

Following the receipt of complaints made on this subject, the Colombian Government modified the original instructions in the following manner:

The value of the postal parcel shall be fully established by the stamp and by the declaration accompanying it, and the verifying of the exactness of the declarations shall only be made when there are some suspicions or reasons for so doing.

Furthermore the import duty applied to postal parcels shall be levied in the future at the post-office where they are received, and not at the bureaus of the Department of Finance.

COSTA RICA.

The National Congress of this Republic issued a decree on the 20th of May ultimo, prohibiting from that date the immigration of Chinese into the country; but this prohibition will not affect individuals of that nationality already permanently established in Costa Rica. The latter can leave the country and return to it whenever they may desire to do so.

The same decree empowers the Executive to prevent the immigration into the Republic of any other race that the Government may consider obnoxious to the progress and welfare of the nation.

The Executive power will dictate the necessary regulations for the enforcement of the present law.

The Executive power has approved the constitution of an association entitled "The Sarapiqui Estates Company, Limited," the object of which is to improve a very large portion of land well adapted for the growing of coffee, cacao, and all other tropical products. This company was established in London, England, on the 28th of August, 1896.

HONDURAS.

CONCESSIONS GRANTED—CHANGES IN TARIFF LAW.

In a recent communication to the Department of State, Mr. W. M. Little, United States consul at Tegucigalpa, says:

A concession has been granted to New York capitalists for the completion of the Interoceanic Railroad from Puerto Cortez to Amapala. The Government celebrated the contract with the "Honduras Syndicate" of New York. The syndicate is obligated to arrange the foreign debt, has the right to establish a national bank, and has control of the custom-houses of the Republic for a term of years. The syndicate is to put up certain guaranties in a short time.

A concession is granted to Washington capitalists for the construction of an electric railroad of the Fryer system, from Puerto Cortez to Truxillo. The concession is made to the "American Honduras Company" of Washington. The company has to make certain deposits in the nature of guarantees.

An act making certain changes in the tariff law, and an act making the cultivation and sale of tobacco free were passed by Congress. Heretofore it has been a Government monopoly.

A concession to American capitalists to establish a wagon road and an express line from Puerto Cortez to Tegucigalpa and thence to Amapala was also granted.

ABOLITION OF TOBACCO MONOPOLY.

Decree No. 114.

THE NATIONAL CONGRESS DECREES:

Article 1. The monopoly of tobacco in the State is abolished. In consequence it is permitted, without any limitation, to plant, cultivate, reap the profits, prepare, and export said plant.

Article 2. From the day this law goes into effect the Executive Power is authorized to sell the existing supply of tobacco at a feasible price.

Article 3. This law shall, in regard to the planting and exportation of tobacco, take effect the 1st of August, 1897; and, in regard to abolition of monopoly, the 1st of December of the current year.

Given in Tegucigalpa, in the Hall of Sessions, the 3d day of April, 1897.

(Signed) José Maria Reina,
President.

TARIFF CHANGES.

Decree No. 119.

THE NATIONAL CONGRESS DECREES:

Article 1. There is hereby established for the appraisement of merchandise which may be imported into the State a twelfth class, with appraisement of two pesos per pound, gross weight.

ARTICLE 2. In the appraisements established the following modifications are made:

1. Bottled wine and beer of every quality are taken from the second class and transferred to the third class.

2. Wine and beer of every class in barrels, demijohns, or any other kind of vessel except bottles, are taken from the second class and transferred to the fourth.

3. Liquors, strong or sweet, such as alcohol, brandy, whisky, absinthe, rum, gin, mistela, chartreuse, bitters, etc., and champagne when it comes in bottles and does not exceed 22 degrees Carthier, are taken from the fourth class and transferred to the sixth. Champagne above the grade mentioned shall be appraised in proportion.

4. Liquors, strong or sweet, such as alcohol, brandy, whisky, absinthe, rum, gin, etc., when they come in barrels, demijohns, or other vessels than bottles, and do not exceed 22 degrees Carthier, are taken from the fourth class and transferred to the eighth. Exceeding this grade they shall be appraised in proportion.

5. Pantaloons, vests, jackets, coats-frocks, sacks, cutaway-cloaks, and whatsoever other similar piece of clothing made for the exterior dress of men, of wool or linen, are taken from the eighth class and transferred to the ninth.

6. Saddles, halters, gun cases, pistol holsters, bridle reins, girths, martingales, cruppers, and other fixtures are taken from the ninth class and transferred to the eighth.

7. Ivory balls for billiard tables, when they come without these (tables); jewelry, ornaments, precious stones and jewels, articles of gold or silver and those which contain something of these metals; watches of whatsoever material; empty boxes of plush, satin, or leather, prepared for placing watches or jewels; silk, crude or mixed with other material, manufactured in whatsoever form, when the principal part is silk, are taken from the eleventh class and transferred to the twelfth.

8. Cigarettes of every class, including also cigars, are taken from the tenth class and transferred to the ninth.

ARTICLE 3. The importation of aguardiente (such as that made in the country), rum, whisky, brandy, gin, and anisette of the ordinary classes, is prohibited, the Government also remaining empowered to import them and sell them.

ARTICLE 4. All merchandise that may be imported shall pay 100 per cent in addition to the appraisement and warehouse dues established.

ARTICLE 5. This law shall take effect the 1st of August, 1897; but that provided in Article 4 shall only have effect from that date in case of there not having been deposited on the 25th of May the guarantee stipulated in the contract with the "Honduras syndicate" in regard to arrangement of debt, bank, and railroad. In case the guarantee is deposited the said Article 4 shall only have effect from the 1st of October in advance, in case of the failure of fulfillment of that stipulated in the same contract.

(Signed) JOSÉ MARIA REINA,

APRIL 3, 1897. *President.*

NOTE.—The original tariff law, with its eleven classes, to which reference is made in this decree, is published in the "Handbook of Honduras," issued by the Bureau of American Republics, the classes being given at the end. Since the publication of the original law duties have been increased, first 20 per cent on the original amount and then 30 per cent on this total. In place of these two separate increases, the new law provided that all goods imported shall be subject to an additional tax of 100 per cent over and above the original duties and warehouse dues. The warehouse tax is *centavos per gross pound.

MEXICO.

HOW TRADE BETWEEN MEXICO AND THE UNITED STATES MAY BE INCREASED.

Mr. REUBEN D. GEORGE, United States Consul at Sonora, Mexico, has transmitted to the Department of State a lengthy and interesting report on the subject of extending the trade of United States with western Mexico.

From the report the following is taken:

American manufacturers and exporters, in general, should unite and establish an agency at Guaymas. The expenses of such an agency would not be great where ten or twelve manufacturers of different lines clubbed together.

Many firms send representatives to Mexico who are new to the field, and when, at the end of a few weeks' trip, they fail to procure orders to the amount that was expected become discouraged and return home, and thus leave the markets open to our more painstaking European competitors, who by their staying qualities invariably obtain large orders.

Sonora and Sinaloa offer a field of importance to United States shippers, but they should make up their minds that it will require an outlay of capital and a reasonable time before the trade can be diverted from the old European channels. Business is done more slowly in Mexico than in the United States, and American exporters who want to secure Mexican trade must conform to conditions and customs in vogue in Mexico. Make goods to suit the wants of our neighbors at as cheap a rate as anybody will make them. If they are not willing to do these things they had better keep their traveling salesmen at home, as it would only be time and money wasted.

The commercial traveler should take great pains to ascertain how the goods are to be packed, and instruct his house not to deviate from his directions. The instructions for packing and baling should be closely followed, as it will often add considerable to the cost of the merchandise (in the shape of duties) unless strictly adhered to.

The superiority and excellence of our American manufactures has been recognized, and whenever the goods have been properly represented the tendency has been to purchase them. Especially is this the case with shelf hardware, boots and shoes, fur and wool hats, bleached and unbleached cotton, brown and

*NOTE—Amount not stated.

blue denims, bags, lard, candles, tallow, bacon, groceries, bottled beer, bourbon whisky, lumber, mining machinery, and explosives. Yet, with Mexico at our door, with complete railroad facilities, freight rates from St. Louis, Kansas City, and Chicago to Guaymas based upon water rates, we have only a little over 50 per cent of Mexico's foreign trade in Sonora and Sinaloa. The fault lies with the manufacturer that our exports to Mexico are not now 75 or 80 per cent, and not with the United States consular service, as has often been declared by our exporters.

During my present term of office I have had opportunities (not enjoyed by many consulates) to come in contact with nearly all the salesmen visiting Nogales, Arizona, and by urging them to visit Magdalena, Hermosillo, and Guaymas, I have succeeded with a great many, and, with few exceptions, they have secured good orders. Without this personal aid or urging, many of these commercial travelers would never have taken their samples into Mexico.

The trade of Mexico is open to the American manufacturer and exporter, and, all things considered, we ought to do 85 per cent of the business; but, until agencies are established throughout the republic, commercial travelers employed who are familiar with the Spanish language, much of the trade naturally belonging to the United States will continue to go to Europe.

NICARAGUA.

INDUSTRIAL AND AGRICULTURAL RESOURCES.

By J. Francis Le Baron, C. E.

Geographically and climatologically, Nicaragua is divided into two distinct zones by the chain of the Cordilleras Mountains, which, more or less broken and with numerous flanking spurs, traverse the Republic in a northwest and southeast direction, parallel to the Pacific Coast.

On the eastern slope, we find a wild and unexplored country, covered with a dense and almost impassable virgin forest, inhabited only by a few scattered bands of wild Indians, except on the immediate coast of the Caribbean Sea, where are found the Mosquito Indians and Caribs, negroes from Jamaica and other West India islands, and a few "Kroomen," negroes from the west coast of Africa, brought originally to Panama to work on the canal. There are white settlements at Greytown and Bluefields. All the civilized part of the country lies on the western slope and in the northwestern part of the Republic, where the Nicaraguans proper live and where are to be found the large cities and cultivated farms and haciendas. This localization of population is accounted for by the climatic conditions. The writer resided for over two years in this country, in charge of the surveys and preliminary work on the Nicaragua Canal, and had exceptional facilities for studying the country and its resources. From the meteorological records taken daily under my direction, we find that a rainfall of 297 inches per year occurs at Greytown, while on the west side, the mean

precipitation is only 65 inches, and in the year 1883, only 47.44 inches was recorded at the National Institute, Granada. The seasons are well defined on the west side, but on the east side, there appears to be no regularity, but it rains nearly every day.

In the San Juan Valley, the trees grow to an immense size and height, and the ground between is covered with a thick undergrowth of vines and shrubs. The soil on the east side is mainly reddish clay overlaid by the leaf humus. On the west side, there is little of the clay and more of good black soil, in many places underlaid with lavas and volcanic ashes and gravels. The littoral cordon on the east coast is sand, while on the west coast, it is almost universally rock, except in those re-entrant angles where sands have accumulated by the action of the waves or been brought down by streams.

At present, the modern industries of Nicaragua are but few. There is a fine ice plant in operation in Granada, and another has been established at Managua. There are two large and costly soap factories, one in Leon and the other in Granada. Most of the large towns and cities have water supplies, but the sewerage is very defective. Electric lights and telephones have been introduced, and the telegraph service, which is conducted by the Government, is very efficient and cheap. While there, in charge of the Nicaragua Canal works and accessories, I built a telegraph line from Greytown, or San Juan del Norte, as the Nicaraguans call the place, to Castillo, on the San Juan River, 65 miles, where it connects with a line built by the Nicaraguan Government. I also laid out and partially built a railroad, to use in the construction of the Canal from Greytown to Ochoa, on the San Juan River near the mouth of the San Carlos, 32 miles.

The mining industry has received some little development, but the mines and mineral resources are so extensive that several chapters could be devoted to them. I have only space to say here that these resources are very large and many of the deposits are very rich, so rich, in fact, that it is stated by a mining engineer (Pablo Levy) that it was no uncommon sight in Segovia and Chantoles to see a man seated in the door of his cabin engaged in grinding pieces of gold-bearing quartz between two stones, the products of which he would afterwards wash with quicksilver in a canoe and evaporate and thus obtain gold enough to supply his simple wants. There are no less than 425 silver and gold mines in the Republic now known, and probably four-fifths of the country is unexplored, owing to the dense forests. The native industries are unique. They comprise the manufacture of fine hammocks and straw hats, nearly as fine as the Panama; jewelry and silver work made by the native goldsmiths; the making of coarse pottery, small images, and vases by the Indians; the carving of jícaras and cocoanuts, which is very artistically executed. Jícaras are the hard-shelled gourds, which grow very plentifully on jícaro trees on the west side and in the interior. They also make a great many roofing tiles by hand and crude appliances. The roofs in the cities are all covered with them, no shingles being used, except in Greytown and Bluefields, where the houses are built of wood.

All the large houses and stores, business blocks, etc., in the cities are built almost universally of mud walls, nearly if not quite three feet thick, and almost

universally of only one story in height. These buildings are very cool, and are built with large doors opening from the rooms directly on the street in front and into the "patio," or garden, in the inside. The rooms are all built around this "patio," and the whole often covers a half block. Adobe, or sun-dried bricks, are also used. The outside and inside are stuccoed and the surface looks very well. No outside blinds are used on the houses.

The Nicaraguans also make a coarse brown sugar, very heavy, and molasses, but there are no refineries. Cattle raising is a thriving industry and thousands of fine cattle roam on the plains, or llanuras, in the northwestern provinces. Great quantities of cigars, or "puros," are made in the Republic, nearly all of which find a home market, and nearly every poor family in the towns count this as one of their always ready sources of income. They raise a very good tobacco. The country people make all their own soap. They make their country houses sometimes with walls of adobe, but generally of bamboo canes very neatly interlaced, and covered with palm leaves. These houses they make very ingeniously, without the use of a single nail, the frame and the roof covering being securely lashed with bejuco vines, which grow in great abundance in the woods and are very strong and durable, some varieties being almost as strong as wire and are called bejuco de alambre, or wire vine. The raising and making of indigo was, many years ago, a flourishing business, but it now languishes, owing to the cheapness of aniline dyes, which have superseded it. The natives manufacture by hand a great deal of house furniture of native woods, which, when well made, is costly, a nice bedroom set made of mahogany, costing $1,000 in Nicaraguan money.

They make also rubber goods, such as blankets or sheets, bags, ponchos, etc., by coating cotton cloth with the native rubber, which do very well for several years' use, but in the course of eight or ten years, the rubber coating decays and cracks off. They make also large and small canoes and large "bungos" or sailboats, the canoes being neatly hollowed out of a single log.

There are 54 different kinds of good lumber trees growing in great abundance in the country, many of which produce the finest lumber in the world. There is untold wealth in the forests of Nicaragua. Not only are there the trees just mentioned, all of which furnish exceptionally good lumber and have been selected from 173 varieties comprising all that I examined (and there are probably a great many others never yet described or found), but there are 40 trees furnishing industrial or medicinal gums, balsams, resins, textile material, oils, extracts, essences, food and drink, and spices, besides 74 varieties of fruit trees, of which 17 are wild and 57 cultivated. It would be impossible to even enumerate all the varieties in this article for want of space. Only one or two of them have English names. Of these, mahogany, cedar, pine, and live oak are well known. I did not see any pencil cedar in the country. There is also the almendro, or ibo (wild almond), called in Jamaica Break Ax (Quebracho), and is probably the tree known in Argentina as Quebracho (negro), which grows to immense size and may be likened to live oak, but is very much harder, stronger, harder to split, and more durable. It is almost impossible to cut this tree down with an ax and it is equally hard to drive a nail into it. We used

to dispose of them in clearing the right of way for the Nicaragua Canal by digging under the roots and blowing them up with dynamite and then cutting them up with crosscut saws. It has an intertwining grain, and although so hard to work, is almost as strong and durable as iron. In Paraguay, it is called the king of hard woods. It bears an almond, from which ibo oil is made, which is much esteemed in pharmacy and is stated in the report of the Ministro de Haciendo of Nicaragua to bring $2.50 per bottle. The cortez, called in English the man wood or ironwood, is found in abundance, and the ebony, called palo de piedra. The nispero, or itaiba, very large and strong, lasts indefinitely in the water, is said to be equal to mahogany for cabinet work, bears an excellent fruit, and might be compared with the red oak in appearance, but is infinitely stronger and more durable. Guyacan, two kinds, very strong, produces a medicinal gum. Guanacaste, an enormous tree, used for making boats and boards, furnishes a useful varnish; cattle eat the fruit. Then, there are the cottonwood, rosewood, and granadillo, wild tamarind, of which the fruit is well known and the wood used for making wheels, boats, etc., hard and strong; the sapodillo, a very hard wood to work and said to be indistructible by sea worms; very durable. A door lintel of this wood was found in the ruins of the ancient city Palenque in perfect state of preservation, where it must have remained over three hundred years.[1] Of the dyewoods, there are the campeche, or logwood, Brazil wood, the fustic, the mulberry, the dragon's blood, and many others.

Of the trees furnishing industrial and medicinal gums there are the rubber tree; the gutta-percha; the palo de ceibo, or vegetable wax tree; the annotto, used for coloring butter and cheese; copaiba, balsam of Peru, liquid amber and a species of gum arabic, cinchona, copal, rosin and turpentine, coyol palm oil, coco oil, castor oil, sesame oil, cacao oil made from the fruit of the plant; corozo palm oil, made from the very abundant nuts of the corozo palm, which make an excellent soap; sandalwood oil, and other oils, gums, and resins too numerous to mention. A tree which can not be classed with any of the others is the milk or cow tree, which grows wild and produces, when cut, a milk which the eminent traveler Humboldt used in his coffee. It is very common on the line of the canal. It contains a great deal of wax, and should be boiled to coagulate the wax before drinking.

The vanilla bean grows wild on long vines in the woods. Also a cinnamon tree, of which the bark is used. The nutmeg is cultivated successfully in British Honduras, where it was introduced from Jamaica; also the pimento or allspice. Pepper grows wild. This country is eminently adapted to the raising of spices, and there is no doubt but that all those raised in the East Indies can be raised here. Of the fruit trees, the orange, lemon, and all others of the citrus family flourish, especially on the west side and interior. On the west side, as fine fruit is produced as the best in Florida. The cacao is one of the principal sources of wealth of the country, and the prepared cacao always brings a high price. The cocoanut grows on the sandy coasts in abundance. The breadfruit grows everywhere, and the fruit is very good and nutritious, boiled or baked. It

[1] Stevens's Travels in Central America, Chiapas, and Yucatan.

requires a little over four years from the slip before bearing, and yields two crops a year. They weigh up to thirteen pounds. Mangoes, pawpaws, aguacates or alligator pears, sapodillos, and an almost endless variety of tropical fruits flourish. Coffee is the principal crop of the country and is grown on the highlands of the north and northwest. According to the Official Gazette of the Government, twenty manzanas, or 37.40 acres, will sustain 20,000 trees of coffee. Clearing, grubbing, and preparation of the land; planting this number of trees and bringing them into full bearing, which will take three years, will cost $3,423 in Nicaraguan money. This includes the cost of two mules, tools, and agricultural implements, a temporary cabin, an overseer, and the interest on the money for three years; and allows $300 for unforeseen losses, but nothing for land, as the Government will give a new settler 95 acres of land for a homestead. The same paper estimates the cost of running a coffee plantation after it is once formed, including picking the crop, hoeing, and keeping the ground clear of weeds, etc., at $1,532.70, Nicaraguan money, per year, and supposes the yield of coffee to be two pounds per tree.

Bananas are largely raised in the Mosquito Territory and shipped from Bluefields to New Orleans. This industry is more or less renumerative; the crop is ready to gather in eight months after planting. Corn yields well, and two crops are easily produced from one piece of land, and three crops may be produced. Sugar cane grows rapidly and well. Beans grow luxuriantly, and are one of the principal articles of food, called "frijoles." All kinds of melons do well. Pineapples grow finely in all parts of the country. All kinds of garden truck also.

Agricultural laborers are paid from $12 to $14 per month, in Nicaraguan money, and board; and female house servants, $2.50 to $5 per month.

All textile plants, such as the agave, pita, pinuelo, cotton, etc., grow well; rope making and the manufacture of sacking might be made a great industry. Good brick and jug clay is found, and brick and tile making might be made an important industry.

In regard to manufactures, besides those mentioned, the Government has an iron foundry and well-equipped machine shop at Managua; also a printing office and bookbindery. There are good limestone deposits in the Republic, and lime enough is made for home consumption. Professor Guzman, of the Institute of San Salvador, states that "a very strong and durable cement, superior to Roman, is made by mixing the juice of the cocoanut tree with lime." The production would necessarily be limited.

There is a great deal of water power in the Republic. That at Castillo Viejo, on the San Juan River, has a fall of eight feet, and the volume of water is so great that 10,874 horsepower is developed, sufficient to run 554,580 cotton spindles at the lowest stage of the water. This fall is never drowned out by freshets, but will be destroyed by the Nicaragua Canal, if built. This power is as yet entirely undeveloped. In fact, Nicaragua is blest with unnumbered resources, industrial and agricultural, and a rich and fertile soil and a healthy and delightful climate, especially on the west side and interior. Even in the rainy belt on the east side, our experience with large numbers of men employed

in the hard work and exposure incident to the canal work was a surprise to all; no climatic sickness, except slight attacks of malaria, appearing even in those camps where the engineers and laborers were obliged to work in the rain every day wet to the skin, except on the immediate coast and in the coast swamps.

The people are brave, honest, skillful, and predisposed toward the United States and its institutions, and the Government will give a grant of land to any-one who brings in machinery or establishes a new industry.

PERU.

PERMANENT EXPOSITION OF MACHINERY.

The April number of the Monthly Bulletin contained, in full, an Executive decree establishing a permanent exposition of machinery in Lima.

From Mr. Carlos G. Estenos, acting consul-general of Peru in the United States, the following communication on the subject has been received:

Consulate-General of Peru,
19 Whitehall Street,
New York, July, 1897.

The Peruvian Government, wishing to increase trade in machinery, and kindred lines, with manufacturing countries, has decided to establish a permanent exposition of all classes of manufactured articles in the lines of machinery, giving preference to such as are mostly used in Peru, viz, agricultural implements, mining machinery, electrical appliances of every description, and apparatus for labor-saving machinery.

The Peruvian Government have never before given such inducements to foster trade, and the facilities offered to American manufacturers are advantageous.

All exhibits will be exempt from custom-house duties as well as from consular fees. The exposition will be inaugurated December 9 next, at Lima, Peru.

Exhibitors will have the option to show their wares for a period of six months. Should longer time be required, arrangements may be made by applying to the officials in charge.

Further particulars and copy of the rules and regulations, with application blank, will be cheerfully furnished by

Carlos G. Estenos,
Acting Consul-General.

SANTO DOMINGO.

NEW CURRENCY LAW.

[From United States Consular Reports for July, 1897.]

I transmit herewith a copy and translation of a new currency law of the Dominican Government, enacted on the 5th instant.

ARCHIBALD H. GRIMKE, *Consul.*

SANTO DOMINGO, *May 13, 1897.*

ECREE.

1. The coinage of the alloyed silver money of the mint of the Republic is to be limited to a maximum sum of $1,500,000.

2. As it is the object of the Executive Power that the silver in circulation shall be always less than the amount necessary, and that a quantity of gold money shall be required to carry on trade, the coinage of $600,000 alone has been decided upon, and the remainder shall be coined only in the event of absolute necessity for payments of small amounts in the transactions of the Republic; the quantity which shows itself to be indispensable shall be coined gradually, and shall not surpass in any way the fixed sum of $1,500,000. The denominations of the national money shall be: One dollar, fifty cents, twenty cents, ten cents.

3. (*a*) The nickel money in circulation,

(*b*) The money in the type of francs of the Republic in circulation,

(*c*) The copper money in circulation,

(*d*) The coined money to which the present decree refers,

(*e*) The notes of the Banco Nacional, guaranteed by the Government,

shall form what is denominated current money, the value of each Dominican franc being fixed at 20 cents current money.

4. The following gold money will be valued at the rate mentioned, and will be accepted in payment of private transactions and by the fiscal and municipal authorities as current money: The American gold piece of $20 at $40, and its fractional parts in proportion; the pound sterling at $9.50, and its fractional parts in proportion; the Spanish ounce at $30.50, and its fractional parts in proportion; the gold pieces of 20 francs at $7.50, and their fractional parts in proportion; the German gold piece of 20 marks at $9.25, and its fractional parts in proportion.

5. No silver money of foreign coinage is to be considered as current money, and its importation is hereby prohibited.

6. The payment of the fiscal and municipal duties must be made, in part or in whole, in the following specie—no other accepted: In silver money of the coinage of the Republic; in nickel money of the coinage of the Republic; in

copper money of the coinage of the Republic; in notes of the Banco Nacional of Santo Domingo, guaranteed by the Government; and in gold money specified in the present decree.

7. For the payment of the fiscal and municipal duties (which must be made in gold or its equivalent at the official rate of exchange), the rate is to be invariably fixed at 100 per cent between the current money and the American gold, so that $2 current money shall be equivalent to $1 American gold. For bonds and contracts between private individuals, the value assigned to the current money in its relation to the American gold money is the same as that assigned to the present silver dollar of Mexican coinage in its relation to American gold; and it is declared that every dollar of current money is equivalent and a substitute for each dollar of Mexican money. The foreign silver money actually in circulation will be admitted in private transactions until six months after the promulgation of the present decree, and at the end of that term the said money shall not be legal tender in the Republic, regardless of its weight and alloy.

The silver coins that may be debased by being bored or pared, and which can not be exported on account of the debasement, will be permitted to be exchanged, for silver of the national coinage, to the value they represent, at the office of the general auditor of finance.

This decree, from the date of its promulgation, annuls all laws and dispositions so far as they may be contrary to it, and will be sent to the Executive Power for constitutional purposes.

UNITED STATES.

REVIEW OF THE WORLD'S COMMERCE.

[British Trade Review, July, 1897.]

The United States are not only making a determined bid to obtain a larger share of the trade with Great Britain, notably in respect to dairy produce, but it would seem that no effort is being spared on the part of the American Government to provide manufacturers and traders on the other side with full details of all the markets importing manufactured and other goods. To this end, as briefly mentioned in our last number, there has been issued from the Government Printing Office at Washington a series of special consular reports upon the conditions of trade throughout the world. For the convenience of the United States manufacturer a summary of these reports and of additional data drawn from other sources has been prepared, under the heading "Review of the World's Commerce," as an introduction to the whole. A

very good idea of the scope of the work is afforded by the circular issued by the Government to the United States consuls, indicating to them the kind of information required. The principal points to which they were asked to give their attention in preparing these special reports were: (1) Increase or decrease in exports and imports since June 30, 1895, or January 1, 1896, by countries and articles. (2) Changes in currency—especially in the United States gold value of the monetary unit and the rate of exchange; actual amount of currency in circulation. (3) Marked changes in the prices of commodities. (4) Existing rates of wages for (*a*) laborers, (*b*) domestic servants, (*c*) mechanics, (*d*) factory operatives, (*e*) clerks in stores, bookkeepers, railway employees, and other salaried employees. (5) Changes in customs duties and customs regulations; municipal taxes, octroi duties, etc., especially such as bear upon American trade. (6) Values of foreign products consumed (food supplies, raw materials, and manufactured products, with as much detailed information as to each as may be procurable) and the prospect for introducing American goods. (7) Quantities and values of products exported, especially such as might find a market in the United States. (8) Existing condition of transportation facilities, internal, coastwise, and ocean, including new lines of railways, new wagon or caravan routes, new canals or river systems (opened or projected), and the actual means and time of communication with United States ports, stating whether freight rates to the United States are excessive or not. (9) Important changes in port regulations. (10) Changes in rates of commercial licenses or special taxes upon foreigners; changes in status of foreigners as to citizenship or civil rights. (11) Commercial credits, rates and periods usually expected by purchasers of foreign goods; trade usages and peculiarities; introduction of United States inventions, mechanical or trade methods, etc.

How well the consular staff of the United States have done their work is evident in the copy of the "Review of the World's Commerce" before us. It is a model of compilation, a perfect storehouse of statistical information, and a striking illustration of how much service can be rendered to the trade of a country when its Government has the wisdom of delegating such work to the

right men. It is idle to conceal the fact that the industrial activity of the United States is making itself felt in a very marked degree in not a few of those markets which British manufacturers have hitherto regarded as unassailable, and it is, therefore, with pardonable pride that Mr. Frederic Emory, Chief of the Bureau of Statistics, Department of State, observes: "The reports of our consular officers herewith presented, as well as those which have been printed from time to time in the monthly Consular Reports, disclose the gratifying fact that our manufactures, in many lines, are successfully meeting the competition of the older industrial countries of Europe, not only in neutral markets, but in their own home markets. Striking illustrations of this are shown in exports of iron and steel, of machinery, leather, cotton goods, boots and shoes, hardware, cutlery, bicycles, sewing machines, paper and manufactures thereof, wood manufactures, electrical supplies, etc., to European countries. Apart from the question as to the causes of this increase, the fact that our manufactures, in various lines, have competed successfully with foreign products in the home markets of the latter would seem to indicate the practicability of greatly extending the sale of American goods abroad."

The admissions of Sir Courtenay Boyle, in his recent memorandum of the Board of Trade, are used by the Washington authorities as evidence against us, so to speak, and summarized to show that the United States manufacturer is becoming more and more a strong competitor to the British maker. Frankly, we have to admit that, while a great deal in this volume is scarcely encouraging to a Britisher from a patriotic point of view, the information presented is nevertheless of the utmost value, not only to the American manufacturer, and therefore to the British manufacturer, but to the importers in the colonies and the East. There can, of course, be no undue sentiment with the buyer in his dealings. He will buy in the best, if not the cheapest, markets. At the same time it is well for producers here at home to carefully note the concerted action which the States are making to secure a greater share of our colonial and foreign trade, and to see that nothing is wanting on their part to satisfy to the utmost the requirements of those who are being so assiduously solicited by the American producer.

TRADE WITH LATIN AMERICA.

MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement, from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, WORTHINGTON C. FORD, Chief, showing the trade between United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of June, 1897, corrected to August 2, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for June, for example, are not published until some time early in August. It is hoped, however, that with the special cooperation of the Bureau of Statistics the MONTHLY BULLETIN will be enabled to furnish its readers every month with the figures of leading articles in the Latin-American trade in advance of their official publication by the United States Treasury.

Imports and exports, June, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Logwood (tons), imported from—				
Central America				
Mexico	106	$3,775	727	$20,890
British West Indies	458	10,895	1,560	29,224
Cuba				
Other West Indies	2,776	59,297	1,843	26,766
Coal, bituminous (tons), imported from—				
Mexico	4,204	9,188	9,769	20,227
Cocoa, etc. (pounds), imported from—				
Central America				
British West Indies	1,091,233	111,851	388,690	35,317
Other West Indies	209,532	14,968	151,033	13,093
Brazil	895,059	88,998	63,838	5,923
Other South America			1,279,144	117,222
Coffee (pounds), imported from—				
Central America	3,847,476	590,601	4,341,891	604,657
Mexico	1,301,297	214,081	2,609,194	351,161
West Indies	587,103	81,824	338,513	44,690
Brazil	33,289,594	4,629,647	47,312,637	3,660,949
Other South America	131,864	18,500	7,441,711	984,392

Imports and exports, June, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cotton, unmanufactured (pounds), imported from—				
South America	309, 558	$41, 797	67, 030	$7, 613
Fibers:				
Sisal grass (tons), imported from—				
Mexico	6, 277	421, 564	7, 054	438, 962
Bananas, imported from—				
Central American States	239, 672	.....	216, 327	.....
British West Indies	177, 033	.....	352, 535	.....
Cuba	135, 202	.....	1, 470	.....
South America	81, 885	.....	[illegible] 552	.....
Hawaiian Islands	6, 122	.....	2, 184	.....
Oranges, imported from—				
Mexico	.....	1, 285	.....	4, 828
British West Indies	.....	350	.....	2, 876
Cuba	.....	10	.....	.....
Hides and skins (pounds), imported from—				
Central American States	93, 867	13, 289	140, 514	20, 656
Mexico	782, 587	100, 596	1, 498, 322	169, 530
West Indies	461, 799	41, 293	1, 785, 410	145, 682
South America	1, 698, 057	391, 729	9, 486, 945	1, 390, 930
India rubber, crude (pounds), imported from—				
Central America	104, 942	46, 726	79, 946	31, 776
Mexico	9, 233	2, 557	13, 800	5, 368
West Indies	2, 022	768	.....	.....
Brazil	805, 334	354, 736	652, 883	325, 109
Other South America	3, 600	1, 181	81, 044	29, 761
Lead, pigs, bars, etc. (pounds), imported from—				
Mexico	12, 976, 533	131, 192	13, 873, 187	154, 588
Sugar:				
Not above No. 16 Dutch standard (pounds), imported from—				
Central America	.....	.....	.....	.....
Mexico	2, 338, 381	45, 165	309, 555	2, 606
West Indies:				
British	51, 741, 773	1, 194, 210	74, 860, 027	1, 301, 594
Cuba	.....	.....	80, 269, 427	1, 690, 924
Other West Indies	138, 866, 773	3, 320, 390	29, 822, 329	578, 496
Brazil	15, 337, 779	308, 361	.....	.....
Other South America	12, 289, 652	317, 718	24, 635, 511	517, 209
Tobacco, leaf, imported from (pounds)—				
Mexico	9, 354	1, 863	48, 400	20, 097
Cuba	1, 096, 208	526, 321	320, 950	161, 689
Wood, mahogany (M feet), imported from—				
Central America	.....	.....	533	14, 353
Mexico	1, 520	73, 889	764	29, 588
Cuba	41	3, 992	200	12, 814
Other West Indies	.....	.....	9	843
South America	5	450	2	100

Imports and exports, June, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wools (pounds), imported from—				
South America—				
Class 1	115,797	$9,980	4,133,227	$467,226
Class 2	101,165	15,712	1,405,361	205,595
Class 3	2,030,912	186,623	2,245,862	182,686

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES

Agricultural implements:				
Exported to—				
Mexico		$4,061		$9,718
Central American States and British Honduras		158		511
Cuba		68		763
Puerto Rico		2,049		402
Santo Domingo		341		45
Other West Indies and Bermuda		313		671
Argentina		55,429		40,176
Brazil		838		4,193
Colombia		242		63
Other South America		26,556		3,050
Books, maps, engravings, and other printed matter:				
Mexico		6,100		10,968
Central American States and British Honduras		7,195		8,923
Cuba		39		25,184
Puerto Rico		35		2,190
Santo Domingo		410		91
Other West Indies and Bermuda		1,697		2,882
Argentina		4,744		1,245
Brazil		1,577		21,210
Colombia		3,607		145
Other South America		7,488		2,850
Breadstuffs:				
Corn (bushels)—				
Mexico	195,975	75,251	129,499	43,992
Central American States and British Honduras	7,941	3,326	16,164	9,185
Cuba	23,929	9,601	74,263	27,017
Puerto Rico			1,000	356
Santo Domingo	200	83	50	14
Other West Indies and Bermuda	57,221	24,301	57,754	21,711
South America	3,855	1,652	6,299	2,337
Wheat (bushels)—				
Central American States and British Honduras	5,333	4,074		
West Indies and Bermuda	46	38	243	241
Other South America	212	176	14,184	11,921
Wheat flour (barrels)—				
Mexico	5,887	21,586	1,082	4,661
Central American States and British Honduras	18,750	70,022	23,060	103,503

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Breadstuffs—Continued.				
Wheat flour (barrels)—Continued.				
Cuba	19,065	$69,704	$8,757	$40,587
Puerto Rico	10,475	38,754	11,018	48,943
Santo Domingo	2,285	9,450	4,737	22,953
Other West Indies and Bermuda	58,107	212,059	70,712	306,886
Brazil	50,227	198,465	40,359	186,711
Colombia	11,616	45,795	14,493	53,233
Other South America	25,509	81,293	32,080	137,345
Carriages, cars, and parts of:				
Exported to—				
Mexico		53,387		274,801
Central American States and British Honduras		8,106		22,182
Cuba		443		8,851
Puerto Rico		832		764
Santo Domingo		782		1,591
Other West Indies and Bermuda		9,016		7,258
Argentina		3,905		19,519
Brazil		23,543		1,208
Colombia		1,343		6,199
Other South America		3,937		4,427
Coal:				
Exported to (tons)—				
Mexico	16,480	49,971	32,671	86,539
Central American States and British Honduras	691	2,521	220	798
Cuba	14,684	33,859	16,510	36,174
Puerto Rico	1,237	3,199	4,663	12,487
Santo Domingo	653	2,312	743	1,844
Other West Indies and Bermuda	926	2,812	13,379	35,492
Brazil			5,103	27,505
Colombia			3,002	6,011
Other South America	25	130	861	2,338
Cotton manufactures:				
Exported to (yards)—				
Mexico	1,142,237	64,247	406,031	25,881
Central American States and British Honduras	1,105,476	60,681	1,535,521	66,704
Cuba	23,715	2,259	12,150	1,314
Puerto Rico	48,212	2,030	3,400	413
Santo Domingo	213,496	10,268	115,334	5,684
Other West Indies and Bermuda	616,705	33,229	848,132	48,280
Argentina	807,113	42,630	69,372	7,264
Brazil	995,678	68,545	684,954	51,222
Colombia	588,186	28,364	613,855	42,011
Other South America	2,321,675	126,613	1,420,471	78,626
Wearing apparel:				
Mexico		27,634		22,879
Central American States and British Honduras		24,211		25,147
Cuba		5,648		1,787
Puerto Rico		719		481
Santo Domingo		1,756		1,048
Other West Indies and Bermuda		4,700		7,148

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cotton manufactures—Continued.				
Exported to (yards)—Continued.				
Argentina		$5,837		$9,440
Brazil		8,532		3,281
Colombia		3,342		7,697
Other South America		4,691		8,585
Cycles, and parts of:				
Mexico		3,277		6,165
Central American States and British Honduras		8,808		907
Cuba		1,132		610
Puerto Rico		3,670		325
Santo Domingo		104		598
Other West Indies and Bermuda		5,461		13,005
Argentina		1,396		3,768
Brazil		7,127		3,978
Colombia		586		2,671
Other South America		3,111		4,860
Iron and steel, and manufactures of:				
Builders' hardware and saws and tools—				
Exported to—				
Mexico		51,175		26,867
Central American States and British Honduras		23,623		12,270
Cuba		5,330		7,403
Puerto Rico		1,671		1,431
Santo Domingo		1,075		1,613
Other West Indies and Bermuda		6,219		6,174
Argentina		16,592		32,747
Brazil		22,514		17,261
Colombia		5,197		8,374
Other South America		23,823		14,661
Machinery—				
Sewing machines, and parts of—				
Mexico		11,391		17,912
Central American States and British Honduras		8,832		8,346
Cuba		50		
Puerto Rico		763		4
Santo Domingo		177		276
Other West Indies and Bermuda		1,840		1,867
Argentina		9,700		18,737
Brazil		9,689		3,304
Colombia		4,103		4,726
Other South America		14,499		4,447
Other machinery—				
Exported to—				
Mexico		228,507		289,305
Central American States and British Honduras		25,877		154,115
Cuba		12,730		6,764

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and steel, etc.—Continued.				
Other machinery—Continued.				
Exported to—Continued.				
Puerto Rico		$5,327		$2,375
Santo Domingo		4,004		5,424
Other West Indies and Bermuda		11,743		7,641
Argentina		15,876		15,702
Brazil		105,085		30,047
Colombia		8,682		15,212
Other South America		58,760		65,286
Leather, and manufactures of:				
Leather, sole (pounds)—				
West Indies and Bermuda	6,395	1,384	2,037	447
South America	1,350	292	2,715	602
Leather, other—				
Exported to—				
Mexico		947		1,740
Central American States and British Honduras		344		760
Cuba		240		161
Puerto Rico		149		
Santo Domingo		183		169
Other West Indies and Bermuda		982		1,224
Argentina				150
Brazil		2,668		1,500
Colombia		331		185
Other South America		1,766		524
Naval stores:				
Exported to (barrels)—				
Mexico	79	242	403	1,154
Central American States and British Honduras	1,132	2,503	952	2,228
Cuba	566	1,133	337	650
Puerto Rico	24	51	130	270
Santo Domingo	150	420	197	460
Other West Indies and Bermuda	602	1,282	714	1,510
Argentina	5,851	10,740	9,160	17,919
Brazil	12,831	24,825	9,445	18,195
Colombia	395	775	843	1,696
Other South America	2,903	6,483	3,629	8,142
Turpentine, spirits of (gallons)—				
Mexico	510	189	749	235
Central American States and British Honduras	928	296	1,045	365
Cuba	7,666	2,326	5,194	1,548
Puerto Rico	830	267	540	166
Santo Domingo	46	17	80	16
Other West Indies and Bermuda	2,612	782	2,272	734
Argentina	30,000	9,354	5,000	1,650
Brazil	42,305	13,287	21,583	5,996
Colombia	804	327	885	314
Other South America	17,542	5,815	3,948	1,350

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Oils:				
Mineral, crude, including all natural oils, without regard to gravity (gallons)—				
Mexico	648,583	$32,542	663,502	$28,606
Cuba	119,782	10,000	382,978	27,034
Puerto Rico				
Mineral, refined or manufactured, including naphthas and all lighter products of distillation, illuminating, lubricating, and heavy paraffin oil—				
Exported to (gallons)—				
Mexico	56,975	11,612	82,839	19,798
Central American States and British Honduras	116,923	12,665	59,112	6,578
Cuba	2,997	470	708	331
Puerto Rico	10,575	1,489	19,805	2,592
Santo Domingo	20,312	1,929	65,492	6,253
Other West Indies and Bermuda	229,382	21,798	288,559	25,276
Argentina	732,072	91,135	440,396	47,399
Brazil	2,092,532	177,654	2,325,829	183,376
Colombia	50,692	4,808	160,776	15,141
Other South America	994,676	109,491	659,459	63,932
Vegetable—				
Cotton-seed oil (gallons)—				
Mexico	29,769	6,331	75,815	15,260
Central American States and British Honduras	605	249	312	79
Puerto Rico			20	8
Santo Domingo	3,274	1,450	5,771	2,230
Other West Indies and Bermuda	23,358	6,495	72,825	18,214
Argentina	2,666	1,104	1,976	623
Brazil	42,521	11,781	73,538	19,577
Other South America	9,907	2,869	18,533	6,221
Paraffin and paraffin wax (pounds):				
Mexico	255,958	13,408	100,848	4,768
Central American States and British Honduras	24,220	1,592	34,329	1,687
West Indies and Bermuda	2,891	112	9,466	295
Brazil	30,940	1,878	23,668	1,185
Other South America	18,995	1,017	10,900	449
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Meat products—				
Beef products—				
Canned (pounds)—				
Mexico	12,919	1,535	8,944	1,048
Central American States and British Honduras	21,723	2,217	31,723	4,193
Cuba	2,496	193	5,192	399
Puerto Rico	576	42	672	
Santo Domingo				48
Other West Indies and Bermuda	35,367	2,937	34,142	3,010

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Beef products—Continued.				
Canned (pounds)—Continued.				
Argentina				
Brazil	18,000	$1,462	7,560	$648
Colombia	5,876	452	5,056	415
Other South America	19,372	1,517	12,203	1,052
Salted or pickled, and other cured—				
Exported to (pounds)—				
Mexico	1,100	43	880	56
Central American States and British Honduras	55,050	2,727	32,090	1,593
Cuba	2,000	97	16,000	728
Puerto Rico	400	22	400	20
Santo Domingo	4,400	193	12,000	392
Other West Indies and Bermuda	678,045	32,683	462,169	21,570
Brazil	3,800	220	3,000	150
Colombia	13,500	552	9,300	496
Other South America	253,899	12,870	172,100	9,284
Tallow (pounds)—				
Mexico	130,148	5,169	33,721	1,154
Central American States and British Honduras	274,838	12,167	269,607	10,772
Cuba	95,261	3,248	95,413	3,620
Puerto Rico				
Santo Domingo	78,354	2,506	12,670	470
Other West Indies and Bermuda	77,688	3,674	274,658	10,127
Brazil			67,387	2,835
Colombia	5,590	307	83,590	3,562
Other South America	2,791	117	21,712	862
Hog products—				
Bacon (pounds)—				
Mexico	8,080	793	8,138	692
Central American States and British Honduras	26,260	1,763	31,230	2,217
Cuba	640,000	31,959	1,196,554	70,683
Puerto Rico	64,102	3,204	38,205	2,280
Santo Domingo	1,375	49	5,400	301
Other West Indies and Bermuda	56,277	3,981	49,288	3,917
Brazil	2,825,364	185,831	1,508,615	95,617
Colombia	1,800	90	361	37
Other South America	11,289	769	43,259	3,211
Hams (pounds)—				
Mexico	12,161	1,353	16,679	1,882
Central American States and British Honduras	27,515	2,874	28,713	3,351
Cuba	328,400	29,555	284,231	30,891
Puerto Rico	75,012	6,050	60,612	5,455
Santo Domingo	3,189	373	5,720	607
Other West Indies and Bermuda	71,431	7,451	104,672	10,043

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Ham (pounds)—Continued.				
Brazil	.....	.....	8,415	$725
Colombia	11,652	$921	12,721	1,080
Other South America	63,039	6,714	66,344	7,122
Pork (pounds)—				
Central American States and British Honduras	130,350	5,590	119,095	5,214
Cuba	31,200	1,459	15,000	644
Puerto Rico	716,200	32,760	283,000	12,397
Santo Domingo	6,300	306	11,200	525
Other West Indies and Bermuda	1,892,160	88,806	1,501,450	68,478
Brazil	1,600	73	11,000	412
Colombia	10,100	488	7,100	368
Other South America	173,200	8,119	319,300	14,610
Lard (pounds)—				
Mexico	465,492	24,737	511,063	23,303
Central American States and British Honduras	220,602	12,546	347,866	17,475
Cuba	2,611,243	130,562	2,638,855	113,851
Puerto Rico	381,060	19,053	393,264	19,345
Santo Domingo	30,414	1,649	53,424	3,064
Other West Indies and Bermuda	379,931	22,295	604,150	33,595
Argentina	2,360	123	2,000	107
Brazil	1,549,020	96,941	1,827,346	94,795
Colombia	32,105	1,626	287,615	14,989
Other South America	964,507	54,731	876,693	47,639
Oleo and oleomargarine Exported to (pounds)—				
Mexico	.....	.....	424	59
Central American States and British Honduras	1,203	124	1,930	185
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Other West Indies and Bermuda	94,560	8,751	218,630	20,797
Colombia	8,000	760	6,560	691
Other South America	38,479	4,536	43,300	4,708
Dairy products—				
Butter (pounds)—				
Mexico	15,698	2,657	22,247	3,900
Central American States and British Honduras	19,375	3,140	30,638	5,010
Cuba	2,804	535	5,602	1,009
Puerto Rico	.....	.....	3,600	412
Santo Domingo	3,150	415	7,200	1,004
Other West Indies and Bermuda	141,657	21,129	148,521	21,484
Brazil	29,562	5,255	49,134	5,922
Colombia	6,567	947	7,474	1,089
Other South America	51,011	6,734	55,700	7,335
Cheese (pounds)—				
Mexico	8,082	824	16,920	1,836

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Dairy products—Continued.				
Cheese (pounds)—Continued.				
Central American States and British Honduras	15,373	$1,567	19,566	$2,088
Cuba	2,600	428	7,703	1,190
Puerto Rico	1,720	194	4,517	585
Santo Domingo	3,487	374	4,037	496
Other West Indies and Bermuda	59,892	6,570	72,179	8,092
Brazil	.....	.....	959	132
Colombia	6,898	812	9,532	1,079
Other South America	7,687	877	18,524	2,388
Seeds, including clover, cotton, flaxseed or linseed, timothy, and all other:				
Exported to—				
Mexico	.....	734	.....	126
Central American States and British Honduras	.....	630	.....	500
Cuba	.....	62	.....	100
Puerto Rico	.....	38	.....	24
Santo Domingo	.....	35	.....	114
Other West Indies and Bermuda	.....	291	.....	131
Argentina	.....	.....	.....	.....
Brazil	.....	.....	.....	5
Colombia	.....	36	.....	364
Other South America	.....	103	.....	311
Sugar, refined (pounds)—				
Mexico	30,202	1,610	18,844	882
Central American States and British Honduras	118,275	5,784	77,524	3,491
Santo Domingo	3,450	193	5,754	291
Other West Indies and Bermuda	137,467	6,489	165,590	8,849
Argentina	.....	.....	.....	.....
Colombia	84,568	4,099	56,632	2,879
Other South America	120	7	8,762	435
Tobacco:				
Unmanufactured (pounds)—				
Exported to—				
Mexico	168,100	13,578	17,223	1,515
Central American States and British Honduras	7,820	853	15,264	2,361
West Indies and Bermuda	172,993	16,703	161,679	16,893
Argentina	.....	.....	10,800	965
Colombia	9,180	1,092	800	49
Other South America	54,483	4,823	82,744	6,[illegible]26
Tobacco:				
Manufactures of, including cigars and cigarettes (per M)—				
Exported to—				
Mexico	.....	4,620	.....	262
Central American States and British Honduras	.....	8,800	.....	8,983
Cuba	.....	7,402	.....	16,603

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco—Continued.				
Manufactures of, including cigars and cigarettes (per M)—Con.				
Exported to—Continued.				
Other West Indies and Bermuda		$17,441		$22,531
Argentina		2,656		2,053
Brazil		50		
Colombia		1,477		17
Other South America		3,075		6,538
Wood, and manufactures of:				
Exported to—				
Mexico		32,982		26,771
Central American States and British Honduras		3,012		8,153
Cuba		93		7,392
Other West Indies and Bermuda		1,673		657
Argentina		20		
Brazil				
Colombia		348		1,021
Other South America		325		174
Lumber (M feet), including boards, deals, planks, joists, and scantling—				
Exported to—				
Mexico	5,930	85,343	12,780	237,886
Central American States and British Honduras	1,017	15,647	629	8,468
Cuba	2,263	25,959	2,117	20,380
Puerto Rico	328	4,181	810	9,667
Santo Domingo	195	2,682	371	5,132
Other West Indies and Bermuda	3,452	47,616	2,785	40,813
Argentina	5,961	78,371	2,549	49,395
Brazil	6,759	83,201	5,075	72,644
Colombia	454	4,683	491	6,192
Other South America	3,716	45,093	5,218	62,122
All other lumber, including shingles, shooks, etc.—				
Exported to—				
Mexico		28,525		35,346
Central American States and British Honduras		10,213		7,557
Cuba		4,448		7,007
Puerto Rico		3,955		429
Santo Domingo		1,355		294
Other West Indies and Bermuda		20,928		4,886
Argentina		14,678		36,092
Brazil		1,253		3,972
Colombia		518		615
Other South America		11,044		23,971
Manufactures of, including—				
Doors, sash, and blinds				
Moldings, trimmings, and other house finishings				

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wood, and manufactures of—Cont'd.				
Manufactures of, etc.—Cont'd.				
Hogsheads and barrels, empty				
Household furniture				
Wooden ware				
All other				
Exported to—				
Mexico		$31,007		$40,575
Central American States and British Honduras		23,887		25,974
Cuba		7,586		6,625
Puerto Rico		3,582		1,376
Santo Domingo		1,324		1,383
Other West Indies and Bermuda		17,151		12,433
Argentina		5,535		13,962
Brazil		9,188		7,089
Colombia		4,942		5,549
Other South America		17,218		10,632
Wool, and manufactures of:				
Wool, raw (pounds)—				
Exported to—				
Mexico	391,259	34,583	60	6

URUGUAY.

DISCOVERY OF THE MICROBE OF YELLOW FEVER.

The Bureau is indebted to Señor Prudencio de Murguiondo, Consul General of Uruguay in United States, for a copy of *La Nación* of June 11, 1897, containing, in full, a lecture delivered by the eminent Professor Sannarelli on the subject of his researches, and discovery of the yellow fever microbe. The article is very lengthy and of a scientific character, which renders its publication in full in the Monthly Bulletin impracticable.

The statistics presented by Professor Sannarelli show the appalling number of deaths which have resulted from the dreaded scourge of yellow fever within the past decade, and an estimate is made of the loss to commerce entailed by the recurrences of the epidemic in the various countries bordering the Gulf of Mexico, in the West Indies, and on the Atlantic Seaboard of South

America. He states, that in Cuba alone, the Spanish army has lost by death from yellow fever 10,793 soldiers within the last two years.

He speaks of the propagation, cultivation, and inoculation of the microbe, and of a series of interesting experiments upon horses, dogs, rabbits, and various other animals. Experiments were also made upon five men.

It has been ascertained that the microbe is found in the blood and in the interior parts of the tissues, and it is to this fact that the Professor ascribes the failure of so many physicians who have sought the microbe in the black vomit, which is characteristic of the disease. The microbe was found to be stick-like in form, with rounded extremities, and in the demonstration of artificial cultivation it gathers in pairs, and in the tissues it assembles in small groups. In length it varies from two to four millesimals of a millimeter.

According to Professor SANNARELLI, the yellow fever is undoubtedly very contagious, a fact established by its transmission by sea from one country to another, and no part of the world can be considered as exempt from the invasion of the deadly germ.

VENEZUELA.

NEW MINISTRY.

General JOAQUIN CRESPO, Constitutional President of the United States of Venezuela, by an act dated June 28, 1897, countersigned by his Secretary, General José R. NUÑEZ, has appointed a new cabinet, constituted as follows:

Minister of the Interior, Doctor HERIBERTO GORDON.

Minister of Foreign Affairs, Señor DON P. EZEQUIEL ROJAS.

Minister of the Treasury, Señor DON LUIS A. CASTILLO.

Minister of War and Navy, General JOSÉ RAFAEL RICART.

Minister of Fomento, Doctor ADRIANO RIERA AGUINAGALDE.

Minister of Public Instruction, Doctor FEDERICO CHIRINOS.

Minister of Public Works, General GEORGE UZLAR, JR.

General E. IBARRA HERRERA, governor of the Federal District, by virtue of his office, has a seat in the Venezuelan cabinet.

The following modifications of the tariff of Venezuela have been officially promulgated:

CLASS 1.—*Free.*

There are included in this class: Mineral waters, formerly in third class; iron ore and old iron, suitable for foundry purposes, formerly second class; potato sprouts, formerly third class; windmills, formerly second class.

CLASS 2.—*10 centimos per kilo.*

Liquid carbonic acid gas; elbows for water pipes; glass dust.

CLASS 3.—*25 centimos per kilo.*

Cotton, formerly prohibited; asbestos; harness, formerly second class; muscovado sugar, formerly prohibited; gum arabic, formerly fifth class; pure lard, the mixtures, and the oleomargarine, formerly comprised in this class, are excluded; poisons used in preserving hides, formerly fifth class.

CLASS 4.—*75 centimos per kilo.*

Refined white sugar, formerly prohibited; bituminous oil for cleaning harness; painted rope mats for tables; naphtha; pork lard, mixed with other greases and oleomargarine, formerly third class; wooden strips for matches, formerly prohibited; parlor air guns are transferred to seventh class.

CLASS 5.—*1.25 bolivars per kilo.*

Rum of all sorts, except that made from sugar cane, the importation of which is prohibited; brandy or cognac or essences thereof; absinthe; gin and essences to 22 degrees Cartier; beyond this grade the duties will be calculated proportionately, formerly sixth class; cotton batting; gunpowder, formerly sixth class; plug tobacco (el tabaco hueva) and twisted chewing tobacco, formerly sixth class.

CLASS 7.—*5 bolivars per kilo.*

Parlor air guns, formerly fourth class; the importation of matches is prohibited.

CLASS 9.—*20 bolivars per kilo.*

The importation of ready-made clothing, formerly in this class, is prohibited by Article 3 of the new law.

The tariff law recently passed has two new articles, as follows:

ART. 4. The Executive shall have the power to prohibit the importation of all or any pieces of all kinds of ready-made clothing, of hats of all classes, caps, helmets, and trimmed caps, through those custom-houses of the Republic in whose jurisdiction such industries or trades may have acquired the necessary extension and development for the supply of said articles, without detriment to the consumers.

ART. 13. Articles imported into the country as disconnected parts of a whole for the purpose of avoiding duty, whether in a single package or in separate packages, shall pay the duty of the class to which the article belongs when put together.

There is this difference between Article 4 of the old law and Article 5 of the new law: By the first, saltpeter could be imported only by druggists and in small portions; by the second, the quantity is not limited, and it can be imported by anyone with the proper permit.

Between Article 11 of the old law and Article 12 of the new law there is this difference: By the first, the Governor was authorized to increase, diminish, and suppress duties without specifying the article; by the second, he is authorized to diminish and suppress duties on the necessities of life only when unforeseen circumstances make it necessary, etc.

GREATER REPUBLIC OF CENTRAL AMERICA.

TREATY OF CENTRAL AMERICAN UNION.

CONSULATE OF THE UNITED STATES OF AMERICA,
Tegucigalpa, Honduras, June 29, 1897.

Hon. JOSEPH P. SMITH,
Director of the Bureau of American Republics, Washington, D. C.

SIR: I have the honor to inclose a copy of a Treaty of Union, celebrated June 15, 1897, at Guatemala between the five republics of Central America, together with a translation I have made of the same.

I am, sir, your obedient servant,

WM. M. LITTLE, *Consul.*

The Governments of Guatemala, Costa Rica, and that of the Greater Republic of Central America, by means of their respective delegates and plenipotentiaries, to wit: Messrs. (Licentiates) ANTONIO BATRES JAUREGUI, MARIANO CRUZ, and ANTONIO GONZALES SARAVIA, for Guatemala; Mr. (Licentiate) LEONIDAS PACHECO, for Costa Rica; and Messrs. (Doctors) TIBURCIO C. BONILLA and MANUEL DELGADO, for the Greater Republic of Central America.

Desiring that the union of Central America in a definite manner may be realized as soon as possible by the immediate broadening of their mutual political relations, from this time united into one before foreign nations, and the States having harmonic bases of union, identical guarantees and homogeneous principles of liberty and progress, after having exhibited their full powers, which are found to be in proper form, and after due conference and discussion, have in effect resolved upon the following stipulations:

ART. 1. The Republics of Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, and Salvador form from to-day one nation, free and independent, which is named "Republic of Central America."

ART. 2. The Republics signing, which constitute the new political union, preserve their entire liberty and independence, except in those points which this treaty expresses and with reference to which they ought to be considered as one nationality.

ART. 3. They preserve their autonomic government in regard to the administration of their internal affairs, and their uniting into one shall have for its only object that in their international relations they shall appear as one entity, in order to guarantee their common independence, right, and respectability.

ART. 4. With this object the Republics, which in the future shall be called States, agree in forming a national executive power whose chief shall have the character of President of Central America.

ART. 5. The Presidents of the present Republics shall be called Chiefs of State.

ART. 6. The Presidency of the Republic of Central America shall be exercised alternatively, by turn, by the respective Chiefs of State, in alphabetical order of nations, thus: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, and Salvador.

ART. 7. The turn shall be annual, and shall begin the 15th of September of the present year if on that date the Treaty shall have received its definitive approval; and if it shall not have received it, on the date which shall opportunely be fixed by the majority of the States.

ART. 8. The President of the Republic of Central America shall be assisted by a Council of two Delegates for each of the States, who shall have the character of responsible Ministers.

ART. 9. The failure or absence of some of the said Delegates, whenever a majority should concur, shall not obstruct their deliberations and resolutions.

ART. 10. To attest their acts and to be the organ of communication, the President of Central America shall designate one of the members to assume the Secretaryship of State.

ART. 11. The counselors shall be nominated for one year, by the Executive of State, being eligible for reelection.

ART. 12. In all the resolutions which affect the exterior policy of Central America, the President must proceed with consultation with the Council and with the vote of the absolute majority of those who are present. The vote of the President shall be decisive in case of tie.

ART. 13. The attributes of the President of Central America, in concurrence with the Council, are:

(a) To defend the independence and honor of the nation and the inviolability of its territory.

(b) To observe the stipulations of the present treaty, and to cause it to be observed by the States.

(c) To procure, by pacific means, the maintenance of public order in the States.

(d) To determine, in necessary cases, the manner and recourses with which each of them must contribute to the defense of the territory and the national honor.

(e) To nominate diplomatic ministers, consuls, and consular agents.

(f) To receive the ministers and other envoys of other nations and to give exequatur to the commissions of foreign consuls.

(g) To cultivate and encourage foreign relations.

(h) To issue passports to ministers and envoys of other nations and to withdraw the exequaturs of consuls in cases provided by law.

(i) To determine the budget and the form in which the States ought to contribute to the common expenses.

(j) To maintain harmony between the States.

(k) To celebrate, on occasion, treaties of peace, friendship, commerce, navigation, and extradition, or agreements, contracts, and stipulations which should relate to the general interests of Central America, being obliged to submit to the approval of the Assembly of each State those that relate to its peculiar interests or which may have been celebrated at its request.

(l) To procure the greatest possible extension of the ways of communication between the States and of the commerce on their coasts.

(m) To procure the greatest and earliest unity in system of moneys, weights, and measures, under the decimal system, and fiscal and customs union, as well as uniformity in the plan of studies (education).

ART. 14. The Council is, moreover, authorized to unfold in its work the bases which may conduce to the unification of the interests of Central America, especially in the Legislative branch.

ART. 15. The diplomatic and consular representation shall hereafter be in the name of the Republic of Central America.

ART. 16. In exercising the attribute to which Article 13 refers, the Council shall take care that the representation proceed equally from the different States.

ART. 17. It is understood that whenever a State may need, on its own account, diplomatic or consular representation, it shall be provided with the personage which it may indicate.

ART. 18. The principal duty of the Council is to maintain fraternal harmony between the States; and if its good offices should not reach the desired end, recourse shall unfailingly be had to the procedure of arbitration.

ART. 19. It is recognized that this treaty has no other aim than that of approximating the definitive organization of the Central American country; that, consequently, no other proceeding shall be taken into account, nor any interpretation of its clauses be admitted, other than such as, by pacific means and with reciprocal convenience, shall tend to this end.

ART. 20. The Republic of Central America shall be considered as organized whenever more than one State shall concur in its formation; and the failure to accept any clause or clauses here agreed upon shall not hinder the State that may reject the compact from entering the Union, provided always that, in the opinion of the Council, this compact be not essentially affected thereby.

ART. 21. The native of any of the States shall not be considered a foreigner in another State, and shall be under the conditions of a native, if he manifests his desire so to be before those in charge of the civil register.

ART. 22. The civil and political capacity of a Central American, the requisite

of the foregoing article being fulfilled, shall be governed by the law of the State in which he may reside with respect to acts committed in it.

ART. 23. Consequently, the option to which Article 21 refers shall give them the character of natural citizens, with all their obligations and guarantees, and domicile shall give them all the rights and duties of the locality, without any exception whatsoever.

ART. 24. The documents issued by any functionary, being legalized, shall have force and vigor in any State, according to its laws; but for the exercise of professional titles the respective permission shall, in addition, be necessary, and for exercising the office of notary it is also required to fulfill the special requisites of the laws of the State.

ART. 25. The States of Central America shall make common cause in international questions which may affect their sovereignty or independence.

ART. 26. The aid which on occasion, one State may lend in the service or another shall be at the cost of the one which furnishes it.

ART. 27. The President of the Republic of Central America, in concurrence with the Executive Council, shall determine the manner and form of assistance in order that unity of action may exist.

ART. 28. The disposition of the superior command of the forces shall be subordinate to that of the State in which they may be found, except when the President of the Republic shall assume the direct command. Aid must be tendered in the place of conflict.

ART. 29. In such cases, all that relates to peace shall be determined by the National Executive.

ART. 30. Peace between the States of Central America shall be guaranteed by the recognition of the principle of noninterference. This does not prevent the reciprocal and spontaneous aid which the States may loan for the maintenance of the peace when it is desired of them.

ART. 31. Consequently no Chief of State can, of his own will, interfere in any way in questions concerning the internal government of another State.

ART. 32. In fulfillment of Art. 18, when one of the States thinks itself threatened or offended by another, it shall direct a memorandum to the Executive Council, in which account shall be given of the details of the pending controversy and all the necessary explanations offered, meantime maintaining matters in statu quo.

ART. 33. The other side having been heard, and the conciliatory intervention of the Executive Council not being efficacious, notice shall be given to the parties that within a fixed time they shall nominate an arbitrator. In case of disagreement, the same Council shall designate said arbitrator. For the resolutions which may have to be made in these cases, the Council shall be considered as formed of the members who should not have direct interests in the question; and if the President of the Republic should have to separate himself, the qualified members shall designate by a majority the person who shall have a double vote in case of tie. The arbitral award shall have the force of a definitive sentence.

ART. 34. No State shall authorize or allow in its own territory acts hostile to any of the other States.

ART. 35. The concentrating of political emigrants shall be carried into effect without other procedure than the demand of the Government interested.

ART. 36. The right of asylum is inviolable, as well in the States as in the Republic, except in the cases provided in the compacts of extradition.

ART. 37. The responsibilities, pecuniary, or of whatever other kind, which the respective States may have incurred, or which they may hereafter incur, shall concern the party obligated.

ART. 38. In order that in the Constitutions the same political spirit which is going to facilitate their definitive mission may prevail, as bases of constitutional public right, the following is established:

(a) Separation of church and state and absolute respect for beliefs.

(b) Freedom of the press without previous censure. The misdemeanors and offenses of the press are subject to the cognizance and restraint of the tribunals.

(c) Freedom to bequeath by will and testament, with only such restrictions as the laws may determine in regard to inheritances or legacies in favor of institutions of a religious character and allowances to heirs.

(d) The inviolability of human life for political crimes.

(e) Absolute equality in a civil capacity of man and woman.

(f) The purely civil character of acts which may establish or modify the civil capacity of persons; but this does not hinder the celebration of any religious ceremonies whatsoever.

(g) The abolition of every entailment or institution of mortmain, except those that should have any object of beneficence or of public instruction.

(h) The guaranty of habeas corpus.

(i) The inviolability of property, except in case of expropriation for public utility and need, legally confirmed and with previous indemnification, which in case of war does not have to be previously made.

(j) Absolute independence between the legislative, executive, and judicial powers.

(k) Inviolability of person, except in case of crime or default, detention for investigation not being allowed to continue more than five days.

(l) Substantive laws shall not be retroactive except in matter of punishment when they favor the criminal; but neither confiscation nor torture is allowed.

(m) Equality before the law.

(n) The right of individual or collective petition is recognized.

(o) The right of meeting peacefully and without arms, and for lawful purposes is recognized.

(p) The right of defense is inviolable.

(q) Every citizen is free to fix his residence, and to enter the country or leave it, except in case of being subject to responsibilities.

(r) The domicile is inviolable and can not be searched except in the cases and with the formalities that the law prescribes.

(s) In no case shall it be allowed to take possession of, much less examine, the private papers of the inhabitants of the Republic without order from a competent judge.

(t) Instruction is free except with such restrictions as morality may demand;

but that which may be given in the establishments sustained by the State, is laical, gratuitous, and obligatory.

ART. 39. The declaration of these principles does not prevent each State from establishing in its own constitution others that it may deem expedient.

ART. 40. The prior treaties celebrated between the States shall remain in force in so far as they may not be opposed to the present compact.

ART. 41. The executive council, five years having passed, or sooner if it should be possible, shall convene a national assembly to pronounce the definitive Constitution of Central America. Said period shall be capable of being prorogued at the discretion of the executive council.

The National Assembly shall be composed of ten representatives for each State, and five substitutes.

ART. 42. The coat of arms and the national banner shall be those of the old Confederation.

The present treaty shall be submitted to the approval of the respective assemblies or constituent conventions, which shall opportunely be convoked by each State, procuring to obtain its ratification before the 15th of next September.

Nevertheless, if on that date any or all of the ratifications should be wanting, that shall not violate what has been stipulated.

This compact shall be held to be accepted, without the necessity of exchange, from the day that all the Governments of Central America may have communicated the approbation of their respective congresses.

In testimony whereof the undersigned plenipotentiaries have signed and sealed it in the number of three copies, in Guatemala, the 15th of June, in the year 1897.

ANTONIO BATRES.
MARIANO CRUZ.
ANTONIO GONZALES SARAVIA.
LEONIDAS PACHECO.
T. G. BONILLA.
MANUEL DELGADO.

RAMIE.

ITS CULTIVATION AND MANUFACTURE.

Experiments which have been going on for years have demonstrated the fact that ramie may be grown successfully and profitably in many localities of South America, Central America, Mexico, and United States. The reason that the production of this valuable plant has never passed beyond the experimental state in those countries, is to be found in the fact that there exists on the American Continent no home market for the finished machine-decorticated crude fiber, called technically "commercial ramie,"

which must be first cleaned, then ungummed, separated, and combed.

To the present time there have existed on this continent no factories devoted properly or exclusively to the working of the crude, or even Oriental-cleaned, fiber into the various forms of manufactured goods to which it is adapted.

It is stated on good authority that there are in the British Islands and on the European Continent many such manufactories in successful operation, which are supplied with raw material from India, China, or Japan, hand cleaned, as well as decorticated, and prepared for the loom by the cheap labor of those countries.

Within a recent period mechanical appliances have been perfected whereby the processes of decorticating, cleaning, and ungumming, as well as separating, may be accomplished by the intelligent labor of the various countries of America. To make the ramie industry one of the prominent and most profitable of the present time on this continent, it remains only to establish manufactories (to contract for and use this crude fiber) on a scale commensurate with the possibilities. As a step in this direction, and with the view to encouraging and fostering the new and beneficent industry, the matter has been brought before the Congress of the United States, and the measure will hereafter be pressed with the degree of earnestness and hope of success, which it is believed it deserves.

From a communication addressed to the Bureau by Mr. S. H. Slaught, of Washington, D. C., the following extracts are taken:

The ramie industry in this country has had the fortune to fall into peculiar conditions, on account of its supposed tropical nature, and into the hands of those thinking only of the production of something to export to Europe to suit their ideas and demands, and not of home consumption or manufacture. In order to demonstrate and develop the immense business proportions and wealth of the ramie industry, we must have a home market for the machine-decorticated fiber; and to that end there must be a factory or factories by means of which it may be wrought into goods to be used by our people. Nothing short of this will stimulate the growing of the plant or start the industry successfully. A perfected decorticator alone will not accomplish the purpose.

Money can not be obtained to build machinery, or to perfect it, until the demand for it exists, and that will be when we have factories to use the crude fiber and are able to contract with our farmers to raise it. This is what I propose to accomplish. No one can afford to plant large crops of ramie or build machinery until this market is created and a demand for raw material exists.

Now, the people want and need this ramie industry, and to raise less wheat, cotton, corn, etc., and more wool and silk to use in connection with ramie, and thus make all of our own high-priced goods and materials. We can make them better and cheaper, too, as well as keep our gold at home.

I have secured the necessary buildings, and most of the machinery is now ready for the mills. To start the factory, we shall import the fiber (which we can not get on this continent) from India, already decorticated and cleaned. At the same time, we will grow a field of the plant to demonstrate that it can be raised here; harvest, decorticate, clean, ungum, separate and comb, and then manufacture it into merchantable products.

We will also contract for the purchase (when we have the mill running) of raw fiber grown in the United States and Spanish American countries, paying 6 cents per pound net, if our Government will foster and protect us for a period of five years, and we have the cooperation of those wishing to benefit from it. We will be able to pay growers of the plant double the price obtainable for export purposes under other or the present circumstances.

In previous articles on the subject I have stated that "1,000 pounds of crude dried fiber could be produced to the acre from each cutting," or "3,000 or 4,000 pounds from three or four cuttings;" also "that a $3,000 outfit of machinery for leafing, cutting, decorticating, drying, and baling crude ramie fiber for the mill, factory, or market could handle the product of 100 to 150 acres in sixty days. I will say now that I will make a $3,000 outfit take care of 200 acres, though I never have said so before. I also assert that 20,000 pounds of green crop can be grown on an acre in two cuttings."

It will be interesting to know that great efforts are being made in the right direction to promote this ramie industry in the best interests of the whole people of the New World, and I quote from United States Senate Documents Nos. 47 and 57, Fifty-fourth Congress, second session, reprinted Fifty-fifth Congress, first session.

PROMOTION OF THE RAMIE INDUSTRY.

[Extracts from Senate Documents Nos. 47 and 57, Fifty-fourth Congress, second session.]

My object is to get the public to take hold of and promote it, or, rather, to go largely into the business. What I am asking of the Government is to that end—not only to help us to what is naturally spent (wasted) in starting any new enterprise, but especially manufacturing textiles. As all know, many even fail in the attempt. The bonus that I am asking of the Government, the public feel, is not only necessary to start it, but that it will be a sure and certain success if the Government is back of it. Then, everybody is willing to subscribe his mite, and that is what we want. I do not want a life position in the Government employ or, to make a political position, but only what is necessary to make a great industry for our country, and all get the benefit from it as soon as possible; at least in three or five years to make it worth several hundred millions annually in savings, as well as prevent that amount going abroad annually—in gold, too—and to benefit the farmers (which benefits everybody), all

business, and the whole country. Then, the employment of labor and skill in this and the factories again benefits all. And these goods can be made at home for half the money sent abroad for them now—$100,000,000 annually—thus in four ways benefiting every man, woman, and child, rich or poor, high or low. I want it to be a ramie industry—to make ramie goods as ramie—as well as American, and that our boys and girls shall have the benefits of the trades it will offer, and that they can commence in it young, in connection with their college education.

I.—*The importance of the ramie industry.*

Ramie is from the bark of a perennial plant grown for ages in China, Japan, Java, India, and other oriental countries. It is stronger than silk, of a luster almost its equal, and when manufactured into cloth will wear better. It is a staple in those countries, and from them European nations get their supply, which is manufactured largely into goods sold to us as silk and worsted. For a long time public attention has been called to it as a desirable product to be raised and manufactured here. It is very prolific, producing in China, in latitudes equivalent to ours, three crops a year, one for every two months during the growing season, each crop producing at the rate of 1,000 pounds to the acre crude, dried fiber. When this industry shall have become well established here it will command a market which would support a large agricultural population and many manufacturing enterprises, thus making our industries more diversified.

II.—*Its feasibility.*

Ramie can be grown readily in the United States from the warm soils of New Jersey to Florida, through all the Southern States west to the Pacific Coast, and thence north to the State of Washington, producing not less than two crops a year for fiber, and has been known to produce from fifteen to twenty years with proper care without replanting. The product, therefore, is large, unquestioned, and at comparatively small cost to the farmer after the first well-rooted crop. The crop, when properly planted and established, covers the whole ground and grows with such vigor as to exclude weeds and does away after the first year with the necessity of its cultivation. It should be cut while green, soon after the stalks begin to brown at the roots, and should be grown with such an acreage either by individuals or in the community as to warrant the use of machinery for cutting, leafing, hauling, breaking, separating, drying, and baling, so as to keep the machinery at work continuously from the first cutting to the close of the season. This outfit for machinery will cost about $3,000, and would suffice for from 100 to 150 acres.

The raw Chinese ramie commands six cents a pound in our markets, and, while it is cleaner than the crude fiber produced as above, there will be, when the industry shall have become established, such a demand as to command a like price. It is safe to say, on a conservative estimate, that, grown on an acreage of 100 acres, handled on the plan above suggested, the farmer can net not less than $50 and thence up to $100 per acre for an average of five years.

Everything, from the mature plant to the dry bale, is done by machinery,

with small assistance from hand help, the stalks being crushed between rollers and broken on breaks, and the pieces of wood knocked out while fresh in the sap, leaving the crude bark incasing the fiber to be carried through the drier by machinery to the baler. The wood thus separated can be used for fuel for the power needed, leaving the ashes and refuse for fertilizers, if necessary.

This baled crude fiber goes to the manufacturers to be prepared for carding and spinning. In its present condition it has all of the outer bark, some fragments of wood, it may be, and is full of gum.

The purpose of the process following is to clean the fiber by separating the bark and the fragments of wood, if there are any, with a large portion of the gum, leaving the fiber with enough gum to hold it together. The process called cleaning the fiber is performed by machinery, with hand assistance as aforesaid, and can be performed in multiple quantities to any extent desired and to any amount.

Up to this point the process can be carried on by machinery which requires only ordinary skill in the manipulation, which will come from experience.

The final process for complete and full degumming requires the skill and judgment of the expert, who shall watch the operation and determine how far to go and when to stop to accomplish the separation of the fiber into individual cells (which in ramie are from three to six inches in length) and to carry off the gum which had held the fiber together. This ungumming is a much more difficult and by far the most particular and important operation of all, as we now come down to the delicate cell, three to six inches in length, as fine as silk, which cells must be entirely freed from gum, and completely separated from each other without unnecessary tangling, injury, or loss of gloss or strength. They must be as free, clean, and separate from each other as wool, camel's hair, or alpaca, in order to be manufactured into goods entirely by machinery.

All this work of final preparation must be handled and manipulated by machinery under the eye of experts, in connection with and by a process which must soften, absorb, and carry away the gum without harsh manipulation or means, leaving the final product in quality as above described, and which process has been thoroughly tested and successfully used.

TRADE MISCELLANY.

BRAZIL.

Pará waterworks. The government of the State of Pará, Brazil, is inviting bids for the purchase of the present waterworks of the city of Pará and for the extension of the system. Tenders will not be received later than the 18th of November next.

American wheat. Merchants of Rio de Janeiro have chartered two vessels, now at San Francisco, to convey cargoes of California wheat to Rio. This is the first time in history that such a thing has occurred, and is attributable to the short crop in the Argentine Republic and Uruguay.

BRITISH HONDURAS.

Demand for machinery.

The municipal board of the city of Belize has under consideration the erection of an electrical plant for lighting the public buildings and streets of that city. In a dispatch to the Department of State Consul MORIAN says: "I believe there is an opening for an American plant if tenders are made in competition with English companies. A telegraph line of about 200 miles is also to be erected, and I presume a telephone line will be used in connection with it. An American machine for the manufacture of ice has been contracted for and will shortly be in operation. The proprietor intends to run a brewery and cold-storage warehouse in connection with the ice machine."

COLOMBIA.

Waterworks at Panama.

Vice Consul-General C. J. VIFQUAIN writes to the Department of State, on July 20, that the department of Panama has signed a contract with Messrs. EMILE LEBRUN and BELISAIRE MARENOVICH, of Belgium, for the construction of waterworks at Panama. This contract was signed on the 29th of June last, and requires that work shall be begun within six months from the date of signing, and allots two and one-half years for the completion of it. The water is to be brought from the Juan Diz River, 15 miles distant, which is capable of furnishing the city with a reliable supply of good drinking water. Heretofore the citizens have been obliged to depend upon collections from rainfalls.

MEXICO.

American manufactures.

So effective was the hint given the manufacturers of the United States by Mr. JOSEPH G. DONNELLY, Consul-General at Nuevo Laredo, Mexico, in a communication to the Department of State, under date of April 4, 1897, in regard to the establishment of commercial agencies for the distribution of American manufactures in Mexico, that he is enabled to further report, on July 21, that steps have been taken for the consummation of this plan, and its inauguration is the work of the near future. Further intimation of the desirability of this enterprise is indicated in the communication of Mr. REUBEN D. GEORGE, consul at Nogales, Mexico, which appears elsewhere in this month's issue.

Yaqui irrigation canal.

Work on the Yaqui irrigation canal, which has been going on for a number of years, is finally completed, and water has been turned into it. The completion of this work marks the consummation of a great enterprise, which will reclaim a vast area of arid country in northern Mexico.

Cereal crop.

Advices indicate that the present cereal crop throughout Mexico promises well, better in fact than for many preceding years. The outlook in the States of Jalisco and Michoacan is exceptionally good.

NICARAGUA.

Rubber tax revoked.

United States Consul O'HARA, writing from San Juan del Norte, under date of June 14, advises the Department of State that the Government of Nicaragua has rescinded the recent order placing an export tax of 10 cents per libra (Nicaraguan currency) on rubber shipped from that port.

Duty on bicycles reduced.

By an executive decree issued March 9, 1897, the duty on bicycles imported into Nicaragua is reduced to 5 centavos per pound, gross weight (United States currency, 2.02 cents). Heretofore the duty has been 10 centavos, with a surcharge of 100 per cent, amounting to 20 centavos (about 9 cents) per pound, gross weight. Consul O'HARA says that there is no doubt that Nicaragua offers a good opening for the sale of bicycles. Three months ago not more than two bicycles could be seen on the streets of Managua; now they are seen everywhere, and the demand is daily increasing.

PERU.

Fiscal dues payable in pounds sterling.

The President of Peru, under date of June 24, 1897, signed a decree allowing payments of fiscal dues to be made in pounds sterling, coined money, at the rate of one pound per each ten soles.

URUGUAY.

Port at Coronilla.

According to recent information from Uruguay, the Congress of that country has finally authorized the construction of a port at Coronilla, as projected by Mr. EDWARD COOPER, of Montevideo. In view of the extensive exportation of live stock from Uruguay, this seems to be a most important measure. A detailed description of the proposed seaport, with the plans as submitted by Mr. COOPER, was published in the Monthly Bulletin of November, 1894.

Imports of rope and twine.

In reply to numerous inquiries concerning the importation of rope, twine, and cordage in general, into Uruguay United States Consul Edgar Schramm reports to the Department of State, under date of July 3, 1897, some interesting facts. He states that of twines and cords of all kinds made of the agave, or aloe plant, there was a total import valued at $18,930, of which the United States exported $6,396, or about one-third. The duty on this class is 31%, 5%, and 2½% on a valuation averaging from 50 to 76 cents per kilo. Rope in general, reached a valuation of $78,849, the United States furnishing $9,032. The duty on the latter is 31%, 5%, and 2½% on a valuation of manila at 21 cents per kilo, and lesser qualities from 15 to 19 cents per kilo. The so-called machine twine used for harvesting purposes has an entirely separate duty schedule, at the rate of 32 cents per kilo. The amount imported from United States alone in 1896 was 467,871 kilos, valued at $149,718.

VENEZUELA.

Regulations for preventing collisions at sea.

Through the courtesy of Minister Andrade, the Bureau has received a copy of an Executive decree, promulgated May 26, 1897, regulating the movement of vessels, national and private, in Venezuelan waters, with a view to preventing collision. The provisions of the decree are the same as those adopted by the International Marine Conference, held in Washington, U. S. A., in October, 1889, with slight modifications made by the United States of America.

Contract for irrigating canal.

Mr. E. H. PLUMACHER, United States Consul at Maracaibo, in a dispatch dated July 6th, informs the Department of State that the Government of Venezuela has made a contract with the "Irrigation Canal Company," of Maracaibo, to construct a canal from the River Palmar to that city.

By the terms of the contract, the syndicate binds itself to organize a joint-stock company, with principal offices in the city of Maracaibo, to construct a canal to supply sufficient water for irrigating the dry lands located in the savannahs of the District of Maracaibo, and also supply a sufficient quantity of drinkable water for the needs of the city.

The National Government reserves the right to fix the charges for the cost of irrigation waters, and also for waters to be supplied at troughs and pumps for the use of cattle.

All machinery, material, etc., required to be used in the construction of the canal works will be admitted into the country free of import duties.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

VOL. V. SEPTIEMBRE, 1897. NO. 3.

RELACIONES COMERCIALES EN AMERICA. III.*

CANALES Á TRAVÉS DEL ISTMO COMO MEDIOS PARA EL DESARROLLO INTERCONTINENTAL.

Basta echar una ojeada sobre el mapa del mundo, que hoy publicamos, y en el que se muestran las distancias que se evitarían por medio de un canal á través del Istmo de Panamá, para convencerse de la importancia de semejante empresa y para comprender la fascinación que ha ejercido sobre la imaginación de los hombres durante tantas generaciones. Ha ocupado con especialidad la atención de los más grandes ingenieros del mundo, desde que la construcción del Canal de Suez vino á demostrar que semejante empresa era realizable y á poner de manifiesto sus grandes resultados en el comercio universal.

Al tratar sobre la construcción de un canal á través del Istmo, no nos proponemos, sin embargo, tomar en consideración los efectos que tendría para el mundo en general, sino los que, política y comercialmente hablando, produciría en cuanto al desarrollo de los mutuos intereses y del crecimiento futuro, sobre bases iguales, de las repúblicas del hemisferio occidental.

* El primero de esta serie de artículos fué publicado en el "Boletín Mensual" correspondiente al mes de julio de 1897.

La cuestión de encontrar una vía de comunicación más corta que la del Cabo de Hornos, entre el Atlántico y el Pacífico, ha ocupado la inteligencia é imaginación de marinos, ingenieros, inventores, economistas y hombres de estado, desde que se desvaneció la ilusión de los navegantes españoles y otros que soñaron con encontrar un pasaje abierto para el oriente. El problema de sobreponerse á las dificultades que ofrecía el angosto istmo que une á los dos continentes de América, fué solamente resuelto de una manera parcial y poco eficaz con la construcción del ferrocarril de Panamá en 1855. El éxito de esta empresa, tal como fué, no sirvió más que para estimular el interés que se sentía por el proyecto concebido medio siglo antes por ALEJENDRO VON HUMBOLDT, de unir los dos océanos por medio de un canal. Varios planes fueron propuestos, pero ningún trabajo se llevó á efecto hasta que DE LESSEPS, el constructor del Canal de Suez, no dió principio en 1881 á su estupenda y malhadada tentativa de abrir un canal á nivel de Colón ó Aspinwall á Panamá, por la parte más estrecha del Istmo.

Durante la larga discusión que precedió á este primer esfuerzo, varias rutas á través del Istmo fueron propuestas, pero la opinión general se había ya decidido á esa fecha por tres, como las más adecuadas. Eran éstas:

1ª. La ruta por el Istmo de Tehuantepec, á través de la parte más angosta del territorio Mexicano, y de 134 millas de largo.

2ª. La ruta de Nicaragua, que corre de este á oeste á través de la parte sur de la república de Nicaragua, y sigue el curso del río San Juan, aprovechando también las aguas del lago de Nicaragua. Tiene 170 millas.

3ª. La ruta de Panamá, que es de 54 millas.

La ruta de Tehuantepec fué prácticamente eliminada, sin embargo, debido á la enorme excavación que era preciso hacer (más de 130 millas) y á los inmensos gastos que ocasionarían las dificultades que habría que vencer á causa de las condiciones del terreno. Durante algún tiempo atrajo mucho la atención á esta ruta el pensamiento del distinguido ingeniero Capitan JAMES B. EADES, de construir un ferrocarril para transportar navíos, proyecto que cuenta todavía con partidarios inteligentes; pero la construcción de una vía férrea á través del Istmo de Tehuantepec, llevada

á cabo por el Gobierno de México, parece haber relegado al olvido el proyecto de canal. Este ferrocarril, sin embargo, contribuirá poderosamente á hacer más económico el tránsito entre el Atlántico y el Pacífico. El camino es de vía ancha y atraviesa los Estados de Vera Cruz y Oaxaca, tocando también con Coatzacoalcos, Miahuatlán, Suchil, Tehuantepec y Salina Cruz. En Coatzacoalcos hace conexión con los vapores para los puertos del Golfo, la Habana, los Estados Unidos y Europa. De Tehuantepec se comunica con Oaxaca, Miahuatlán y Pachueta por medio de empresas particulares, y en Salina Cruz con los vapores para Tonalá, San Benito y otros puertos del Pacífico.

Lo que se acortan las distancias por esta vía, entre los principales puertos del mundo, se ve en la siguiente tabla que fué aprobada por el Gobierno mexicano.

De—	A—	Via ferrocarril de Tehuantepec.	Via Canal de Nicaragua.	Via ferrocarril de Panamá.
		Millas.	*Millas.*	*Millas.*
Nueva York	San Francisco	4, 925	5, 651	6, 107
Idem	Puget Sound	5, 647	6, 524	6, 855
Idem	Sitka	6, 347	7, 113	7, 555
Idem	Estrecho de Bering	7, 788	8, 524	9, 101
Idem	Acapulco	2, 722	3, 507	3, 988
Idem	Mazatlan	3, 476	4, 232	4, 675
Idem	Hongkong	11, 597	12, 313	12, 645
Idem	Yokohama	9, 984	10, 626	11, 211
Idem	Melbourne	11, 068	11, 357	11, 471
Idem	Auckland	9, 345	9, 745	9, 813
Idem	Honolulu	6, 566	7, 390	7, 705
Idem	Callao	4, 661	4, 312	3, 873
Idem	Guayaquil	4, 141	3, 774	3, 303
Idem	Valparaiso	6, 370	5, 774	5, 337
Nueva Orleans	San Francisco	3, 561	4, 776	5, 415
Idem	Acapulco	1, 454	2, 631	3, 296
Idem	Mazatlan	2, 027	3, 357	3, 983
Idem	Callao	3, 393	3, 436	3, 181
Idem	Valparaiso	5, 040	4, 899	4, 644
Liverpool	San Francisco	8, 274	8, 783	9, 071
Idem	Acapulco	6, 076	6, 639	6, 952
Idem	Mazatlan	6, 714	7, 364	7, 640
Idem	Auckland	12, 584	12, 877	12, 777
Idem	Guayaquil	7, 379	6, 848	6, 267
Idem	Callao	7, 899	7, 444	6, 837
Idem	Valparaizo	9, 356	8, 906	8, 301
Idem	Honolulu	9, 805	10, 522	10, 670
Idem	Yokohama	13, 223	13, 758	14, 175
Idem	Melbourne	14, 113	14, 499	14, 435

Esta notable diferencia en las distancias, dice Manuel Rivera, distinguido ingeniero civil de México, dará por resultado una economía de tiempo y dinero, lo cual, bajo el punto de vista comer-

cial, da á esta vía su mayor importancia. El ferrocarril será, pues, de la mayor utilidad para algunos de los puertos comerciales de los Estados Unidos.

Dejando a un lado á Tehuantepec como ruta de canal, solo las de Nicaragua y Panamá merecen ser consideradas ahora. Parece que DE LESSEPS se decidió en favor de la de Panamá, porque creía posible la construcción de un canal á nivel en aquella parte del Istmo, mientras que la topografía de Nicaragua hace indispensables las esclusas. Sin embargo, se ha llegado á la conclusión, después de haber gastado enormes cantidades de dinero, de que DE LESSEPS estaba equivocado y de que son necesarias las esclusas para concluir aquel canal. Los trabajos que habían sido suspendidos en 1889, comenzaron de nuevo en 1894, y se asegura que la cuarta parte del canal está terminada.

El canal iba á seguir casi la misma ruta que el ferrocarril que va de Colón á Panamá. Debía tener 54 millas de largo y su fondo debía quedar á 28 pies bajo el nivel de los dos océanos; su ancho iba á ser de 72 pies en el fondo y de 160 en la superficie, excepto en la sección de la Culebra, donde su profundidad debía ser de 9 metros (29.53 pies), su fondo de 24 metros de ancho (78.91 pies), y su superficie de 28 (91.86 pies). Las principales dificultades que había que vencer, eran la Cordillera, que era preciso cortar, y las inundaciones del Chagres y sus tributarios. En enero de 1884, esto es, algo más de dos años después de haberse comenzado los trabajos, solamente la trigésima parte de la excavación estaba hecha, á pesar de que durante el año de 1888 se emplearon 11,000 hombres en la empresa.

La obra ha sido dirigida principalmente por franceses y casi todo el dinero gastado en ella ha salido de Francia. Si el Canal de Panamá llega á concluirse, será puramente una empresa comercial bajo la influencia europea, y tendrá poca ó ninguna significación, desde el punto de vista político, para los países del hemisferio occidental; pero si alguna llega á tener, será más bien adversa á sus intereses. De ninguna manera podria esa obra contribuir á estrechar más los lazos de confraternidad que los unen. El único objeto que se tendría á la mira, sería obtener del comercio universal, mediante el cobro de derechos de peaje, las mayores ganancias posibles, y apenas indirectamente se

prestaría atención al desarrollo del tráfico entre las repúblicas americanas.

Otra cosa sucedería con el Canal de Nicaragua. La razón principal porque esta empresa es acreedora á nuestra consideración, es su indisputable orígen americano y el hecho de que aprovechará á los intereses americanos. Su causa antes se ha debilitado que fortalecido á los ojos del mundo, con los esfuerzos que se han hecho para dar á la empresa una esfera demasiado vasta en cuanto á las utilidades que va á producir, á fin de halagar al capital europeo con la esperanza de grandes dividendos. Los beneficios que resultarán del Canal de Nicaragua para los países interesados, serán tanto de carácter político como comercial, y no se estimarán por las ganancias que obtendrán los accionistas. No debe, sin embargo, deducirse de esto que no será un negocio lucrativo, comercialmente hablando. Los cálculos que se han hecho para demostrar que el capital invertido en esa obra no reportaría un interés equitativo, se han basado sobre las condiciones actuales del comercio, sin tomar en cuenta el gran aumento que es natural esperar en el tráfico entre los países directamente favorecidos por la empresa.

No es como un negocio para hacer dinero, sino como un gran factor en el desarrollo de los intereses continentales, que el canal de Nicaragua se recomienda al patriotismo de los americanos, tanto del sur como del norte. Construido con capital americano, con el apoyo de los gobiernos de América y permaneciendo bajo la influencia americana, no podría menos de ser de la mayor importancia para estrechar los intereses comerciales de todo el continente, para el desarrollo de las relaciones políticas entre nuestros países y para dar á éstos poder suficiente á fin de resistir las agresiones de cualquier enemigo común que de fuera los amenazara.

Se ha empleado como argumento contra el dominio americano sobre el canal, el Tratado Clayton-Bulwer, celebrado entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña; pero si este pacto está todavía vigente, apenas es de suponer que la Inglaterra, después de haber aceptado recientemente de una manera formal la interpretación que hemos dado á la doctrina de Monroe, que establece la independencia de los intereses americanos respecto de Europa, quiera poner en peligro sus relaciones con los Estados Unidos, combatiendo una

empresa tan ligada con los intereses del hemisferio occidental. Ni se comprende cómo pudiera perjudicar al progreso y desarrollo de este continente el hecho de que se garantizara de nuevo la neutralidad del canal, para cuyo fin se celebró el Tratado Clayton-Bulwer. Antes por el contrario, sería tal vez conveniente para todos que dicha neutralidad fuera escrupulosamente mantenida. Lo esencial es que el canal no pueda cerrarse nunca para las repúblicas americanas, ni usarse en su daño en tiempos de guerra.

Los beneficios materiales que las repúblicas americanas reportarán de cualquier canal que se construya á través del Istmo, son obvios para cualquiera que examine el adjunto mapa. No solamente se disminuirá la distancia que separa á las costas de los Estados Unidos sobre el Atlántico y el Golfo, de las del Pacifico, sino que también las de México, la América Central y del Sur, bañadas por este mar, quedarían mas cerca de las Antillas, de las costas de los otros países de la América latina sobre el mar Caribe y sobre el Atlántico, y de Europa, siendo al mismo tiempo màs fáciles las comunicaciones. El desarollo de los transportes por tierra y del tráfico llegaría á ser indudablemente extraordinario, ylos ferrocarriles, lejos de ver reducidas sus ganancias, como se ha pretendido, las aumenterían.

El Capitán William L. Merry, de San Francisco, últimamente nombrado Ministro á Nicaragua, El Salvador, y Costa Rica, ha demostrado este hecho de una manera evidente, en una publicación que hace poco dió á luz. He aquí lo que dice:

Cuando se abrió por primera vez el canal con esclusas en Sault Ste. Marie, las empresas de ferrocarril tenieron que iban á sufrir en sus negocios.

Se habrían opuesto á su construcción, pero felizmente para éllas, la comunicación por agua entre los grandes lagos fué abierta y la región bañada por el Lago Superior tuvo desde entonces medios baratos de transporte. Veamos lo que resultó. En 1895 pasaron 15,062,580 toneladas registradas por esa vía de comunicación que, en punto á tráfico, es la primera que existe, sin exceptuar al canal de Suez.

La población ha aumentado; se han fundado ciudades, y más ferrocarriles se necesitan para el inmenso comercio que ha resultado. ¿Es ó no evidente que esa vía barata de comunicación por agua ha contribuido a las ganancias de los ferrocarriles? Si no fuera por lo barato de los transportes, millones de toneladas de minerales estarían aún en los depósitos donde yacían, y los ferrocarriles que temían la competencia de los transportes por agua, apenas ganarían lo suficiente para sostenerse. Pasemos ahora al Canal del Erie, que es otra lección objetiva. Dos de los mejores ferrocarriles del mundo, de vía doble, existen

en sus orillas, y los trenes que día y noche los cruzan son argumentos en favor de los transportes baratos por agua, que con la competencia, han hecho posible la existencia de aquellas líneas férreas. Compárese la notable diferencia que hay entre el ferrocarril del Erie, que no reconoce competencia por agua, y cuyas acciones están al 14, y el New York Central, que tiene la competencia del río Hudson y del canal del Erie, y cuyas acciones están al 101. Ambos ferrocarriles pueden servir como ejemplos para ilustrar el argumento en referencia.

Se podrían citar muchos casos más, aunque de menor importancia, para demostrar que al oponerse al Canal de Nicaragua, las compañías de ferrocarril cometen un grave error, lo que prueba que el humano criterio se perturba con facilidad cuando el interés personal está en cuestión. Los ferrocarriles absorben necesariamente una porción considerable de los beneficios de los productores, á fin de asegurar ganancias á los grandes capitales invertidos en su construcción, pero son incalculables las ventajas que ellos ofrecen, transportando toda clase de carga, llevando rápidamente la correspondencia y conduciendo pasajeros á módicos precios. No habría sido posible sin ellos el desarrollo del interior del país, y los transportes baratos por agua, con un costo en proporción de uno á diez ó de uno á quince, harán más útiles las vías férreas y aumentarán sus ganancias en vez de disminuirlas. * * * La aparente paradoja de que los transportes baratos por agua son útiles para los ferrocarriles, se debe al carácter distinto de los dos sistemas, pues el de agua hace un servicio diferente del que hacen los ferrocarriles, pero que es como un complemento de aquél. La carga que se lleva por agua no significa pérdida para las compañías de ferrocarril. Los transportes por agua no solamente dividen el trabajo, sino que crean nuevos tráficos, de los cuales se aprovechan los ferrocarriles.

Pero volviendo á mi argumento principal, pregunto: ¿por qué las compañías de ferrocarril se oponen al canal de Nicaragua? Puedo contestar fácilmente de esta manera: porque temen resultados que jamás vendrán. Temen que la necesidad de emplear caminos de hierro disminuya, como consecuencia de la construcción del canal, y será todo lo contrario. ¿Cuál es hoy la condición de los ferrocarriles? Las cinco líneas que van al Pacífico están luchando para conseguir tráfico y reconocen que el negocio no es lucrativo. Mientras tanto, la costa del Pacífico no se desarrolla, y el comercio aumenta tan poco, que no sabe que hacer para seguir existiendo. ¿Cómo puede haber progreso, prosperidad y aumento de población en la costa del Pacífico cuando se puede repetir con justicia que "*el Oeste ofrece todo al inmigrante, menos transportes baratos?*" * * * La costa del Pacífico sufre un aislamiento comercial en lo que se relaciona con los transportes baratos, que son una necesidad absoluta para su progreso y desarrollo, y las compañías de ferrocarril no podrían, aunque quisieran, proporcionárselos.

En consecuencia, deberían los administradores de dichas compañías procurar la construcción del canal tan pronto como sea posible. Entonces el inmigrante podrá venir y vendrá con su familia y obtendrá los productos que desee. Los molinos de aserrar podrán labrar todas las maderas que necesiten, y los mineros sacarán todos los minerales que tengan algún valor. Para todo se encontrará un mercado y se pagarán precios que estimulen al agricultor, al mecánico y al

minero. Se poblarán nuestras tierras, prosperarán nuestras ciudades y el pueblo se mostrará satisfecho con el desarrollo de nuestra costa. Nada más ilógico que la idea de que los transportes por tierra no recibirán beneficio alguno de este gran desarrollo. La historia del canal de Sault Ste. Marie se repetirá en la costa del Pacífico. De los mercados de nuestro litoral del Atlántico y de los de Europa la costa del Pacífico está separada por la extensión del continente occidental, hasta los últimos confines del mar del sur. El tempestuoso Cabo de Hornos no responde á las necesidades de nuestra época, y tanto el comercio como la producción esperan con ansiedad la apertura de una vía corta por agua que sirva para transportar barata y prontamente nuestros productos á los mercados del Atlántico. Para todo aquello que los ferrocarriles no pueden llevar á la costa del Atlántico y para todo lo que los centros de población en Europa necesitan y que nosotros producímos, es menester este medio de comunicación, que en vano se busca, debido á la oposición mal aconsejada de las compañías de ferrocarril. Pero no está lejano el día en que por el mar interior de Nicaragua pasará una espléndida procesión de navíos, cargados de ida y vuelta, y llevando al este los productos de nuestro suelo y de nuestra industria, y al oeste las manufacturas y la inmigración de la costa oriental, así como de Europa.

Si California estuviera poblada como lo está Francia, su extensión territorial bastaría para sostener 35,000,000 de habitantes. Apenas tiene ahora algo más de un millón y cuarto. ¿Qué empresa de ferrocarril sufrirá cuando esta población comience á aumentar por centenares y millares primero, y después por millones? Sobre todo, es muy ilógica y estrecha la conducta de esas compañías de ferrocarril, que interesadas directamente en el tráfico del Pacífico, han hecho por largos años oposición á una vía de comunicación corta y barata que aumentaría con rapidez la población y la producción de la costa, cuyo tráfico esas compañías se ocupan en conducir.

El pueblo de los Estados Unidos pide únanimente el Canal de Nicaragua, y en un porvenir no lejano vencerá esas influencias y esa política tan mal aconsejada. Los intereses comerciales de nuestro país así lo exigen. El algodón de los Estados del sur se necesita en el Japón. El carbón y el hierro de Alabama en la América Central y en las islas del Pacífico. Las maderas del noroeste se necesitan en Europa y en nuestra costa del Atlántico. Las inmensas pesquerías del Pacífico, todavía no desarrolladas, atraen á nuestros compatriotas del este, y el gran valle del Misisipi pide una salida para la costa del Pacífico.

Ninguna influencia oculta puede oponerse eternamente á esta obra benéfica. La preponderancia de la Gran República en el continente americano, su prestigio político, su seguridad desde el punto de vista militar y el patriotismo de sus habitantes, se sobrepondrán en breve á los temores del egoísmo. La lógica de los acontecimientos acarreará amigos á la empresa de canal, y los que ahora se oponen á ella comprenderán su error y se unirán á sus compatriotas para pedir lo que pedía el héroe de Riverside:* "Un canal americano, bajo el dominio americano y para el pueblo americano."

* El General Ulises S. Grant.

El Señor Lewis M. Haupt, distinguido ingeniero de Filadelfia, y miembro de la comisión recientemente nombrada por el Presidente McKinley para estudiar la ruta del Canal de Nicaragua, resume las ventajas que ofrecería un canal por el Istmo, especialmente el de Nicaragua, de la manera siguiente:

Aunque siglos han transcurrido desde que se buscó por primera vez el pasaje para las Indias, el hecho es que esa vía de comunicación está aún por realizarse. Da una idea triste de la inteligencia, integridad y energía del pueblo americano, el que después de tantos años de exploraciones y estudios, seguidos de infinitas discusiones, á la única conclusión á que se ha llegado es á que la obra es de todo punto factible y que probablemente puede construirse con un gasto de $130,000,000, aunque ingenieros competentes han calculado el costo mínimo en menos de $100,000,000. Miéntras tanto, la discusión continúa y la oposición activa y artificiosa que hacen á la obra los que temen sufrir en sus intereses si ella se realiza, sigue aconsejando nuevos estudios y dilaciones, en tanto que el comercio del mundo se desvía 10,000 millas de su curso con grandes gastos y pérdida de tiempo. En los días de los buques de vela que navegaban próximamente 110 millas en veinticuatro horas, el viaje de Nueva York á San Francisco (38,000 millas) se hacía en 344 días; á Calcuta (46,000 millas por el Cabo de Hornos) en 418 días, ó por el Cabo de Buena Esperanza (35,000 millas) en 318 días, miéntras que por el Istmo se habría podido llegar á esos puntos en 90 y 244 días, respectivamente, reduciendo así esos viajes en 254 y en 74 días. La economía que esto representaria para los dueños de navíos, en gastos de tripulación, en intereses y seguros, se estima en $2,993 mensuales, y así es que si se ganaran 254 días en el viaje de ida y vuelta, se economizarían $25,340, sin hablar del mayor precio que el cargamento tendría, siendo entregado más pronto y con más seguridad. Si esa cantidad se capitalizara á razón del 4 por ciento, representaria $633,500 para un solo navío, y en 100 buques por año, ascendería á un capital de $63,350,000, ó casi tanto como lo que se calcula que costaría el canal. Y en todo esto no se han tomado en cuenta el valor de la carga, la reducción en los daños y perjuicios sufridos en el mar ó el gran tonelaje que llevan los vapores.

El Ledger de Filadelfia del 30 de julio de 1897, en un artículo de fondo sobre el aspecto más reciente de la empresa del Canal, dice:

El Canal de Nicaragua proporcionaría una vía corta del océano Atlántico al Pacífico para el comercio del mundo. Acortaría el viaje en cerca de 7,000 millas de Liverpool á San Francisco, y la distancia que se ahorraría por agua entre el puerto de New York y el de San Francisco sería de casi 10,000 millas. Estos números, sin más detalles, sugieren grandes posibilidades en lo que se refiere á hacer menos largo el tránsito para el comercio marítimo del mundo, y también prometen un éxito económico para el proyecto, á menos que el costo de la construcción exceda en mucho á las esperanzas. Una empresa de esta naturaleza es siempre peligrosa para los primeros emprendedores, y las sumas enormes

que se quitaron á los franceses crédulos, que tan espontáneamente invirtieron sus fondos en el Canal de Panamá, han hecho que sea más difícil procurar caudales para tales proyectos.

El Canal sería una obra magnífica para marcar el principio del nuevo siglo, si se llevara adelante con empeño. Aumentaría en sumo grado nuestro comercio de cabotaje, pero si cayera en la posesión exclusiva de un poder extranjero, impediría seriamente nuestras operaciones navales en tiempo de guerra. Es inconcebible que los Estados Unidos se conformaran con tener que pagar peaje en una vía fluvial de propiedad extraña, que puede llegar á ser la posesión más valiosa de su género en el globo. Grandes ganancias están cosechando los súbditos de la Gran Bretaña en el Canal de Suez, que en la actualidad depende casi exclusivamente de capitalistas ingleses.

Cuando se discutía, durante la última Administración, una proposición para acabar el Canal de Nicaragua bajo los auspicios de los Estados Unidos, el "London Times" publicó una carta sobre el asunto, la cual indudablemente representa la opinión inglesa con relación al canal referido.

El escritor, que había residido en Nicaragua por algún tiempo y pretendía estar al tanto de las condiciones locales, dijo que en vista de las grandes y trascendentales dificultades de carácter político ó internacional que envolvía la empresa, el garantizar los bonos de la Compañía Marítima, sería el paso más directo hacia la posesión completa del Canal que el Gobierno de los Estados Unidos podría dar, sin violar de la soberanía de Nicaragua y Costa Rica y sin infringar el Tratado Clayton-Bulwer; pero, en su concepto, en todo caso y bajo las estipulaciones de dicho Tratado, un canal para navíos entre los dos océanos tiene que ser neutralizado como fué el de Suez.

La Comisión de Relaciones Exteriores del Senado investigará el *status* del Tratado Clayton-Bulwer, y se ha creído que dictaminará en favor de su abrogación. Se sostiene que la Inglaterra lo ha prácticamente anulado por actos cometidos en contravención de sus estipulaciones en Centro-América. En varias ocasiones este Gobierno ha insistido en que el Tratado ya no le obligaba, mas la Gran Bretaña, sea cual fuere la interpretación que se dé á sus actos en Centro-América, no ha hecho ninguna manifestación de que ella considera el ese pacto como insubsistente.

Las dificultades diplomáticas que envuelve la controversia relativa á la vigencia actual del Tratado Clayton-Bulwer, son importantes, pero no más serias que muchas otras que se han arreglado por medio de la diplomacia. El costo probable de la empresa del Canal de Nicaragua, que será inmenso, y el grado hasta donde deben comprometerse los Estados Unidos para apoyarla con sus recursos económicos, son cuestiones á que el país debe dar su consideración muy cuidadosa. Las ventajas para el país de que se concluya el canal son bastante obvias, si no nos obligamos á pagar un precio demasiado subido por él, en el sentido de que nos acarree complicaciones internacionales ó dé por resultado el agotamiento de nuestra Tesorería.

Lo que se acortarían los transportes por la vía de Nicaragua, se ve aun con más claridad en la siguiente tabla, en la que se dan

las distancias en millas inglesas entre Nueva York y el océano Pacífico:

Por agua al Cabo de Honos	7,897
Por el ferrocarril "Southern Pacific"	3,709
Por el ferrocarril "Canadian Pacific"	3,619
Por el ferrocarril "Central Pacific"u	3,340
Por el ferrocarril "Northern Pacific"	3,237
Por el Canal de Nicaragua	2,519

En otras palabras, la ruta por agua al Pacífico vía Nicaragua, es más corta que cualquiera de los ferrocarriles que atraviesan el continente, y tiene 821 millas menos que la ruta que generalmente se recorre para ir de Nueva York al Pacífico, por medio de los ferrocarriles "Union" y "Central Pacific."

La historia del proyecto del Canal de Nicaragua hasta hace seis años, fué sucintamente relatada por el Honorable JOHN SHERMAN, entonces Senador de los Estados Unidos por el Estado de Ohio, pero actualmente Secretario de Estado de esta nación, en un artículo publicado en el número del "Forum" correspondiente al mes de marzo de 1891. Se expresó así:

Por un Tratado firmado en 1° de diciembre de 1884, entre los Estados Unidos y Nicaragua, se estipuló la construcción por aquéllos de un canal interoceánico del Atlántico al Pacífico, á través del territorio de dicha república. Ese Tratado fué sometido al Senado el 10 de diciembre de 1884, acompañado de un Mensaje del Presidente Arthur, recomendando su ratificación en palabras enérgicas y serias; pero no se tomó ninguna medida formal respecto de él antes de la inauguración del Presidente Cleveland, el 4 de marzo de 1885.

El Sr. CLEVELAND, pocos días después de esta fecha, retiró formalmente el Tratado de la consideración del Senado, y en su Mensaje anual al Congreso, en diciembre del mencionado año, manifestó, como causa de su actitud, que aquél contenía "proposiciones que entrañaban la adquisición de propiedad, derechos y privilegios predominantes fuera de nuestro territorio, junto con compromisos absolutos é ilimitados de defender la integridad territorial del Estado donde quedan dichos intereses." Y dijo además:

"Sosteniendo, como sostengo, los principios de una larga línea de antecedentes desde el tiempo de Washington, que condenan las alianzas comprometadoras con países extranjeros, no estoy en favor de una política de adquisición de territorio nuevo y remoto, ó de la incorporación con los nuestros de intereses lejanos."

Después de esto, el 25 de abril de 1887, la república de Nicaragua, profundamente interesada en la construcción de la obra, otorgó á una asociación particular de ciudadanos de los Estados Unidos una concesión, dándole el derecho de construir un canal interoceánico. Igual concesión fué hecha por la república de Costa

Rica, que queda al sur del río San Juan y del lago de Nicaragua. La asociación que obtuvo estas concesiones fué legalmente constituida en persona lidad legal bajo el nombre de "The Maritime Canal Company of Nicaragua," por una ley del Congreso aprobada el 29 de febrero de 1889. Aparece de los términos de estas concesiones que la Compañía del Canal Marítimo está investida del derecho claro é incontrovertible de construir la obra propuesta, de vender sus acciones y bonos para conseguir los fondos necesarios, y de buscar la ayuda de gobiernos extranjeros, particularmente el de los Estados Unidos.

La Compañía americana, así autorizada y organizada, aumentó los estudios y reconocimientos anteriores hechos por los oficiales del ejército y de la armada de los Estados Unidos, con cuidadosos y detallados trabajos técnicos, medidas, sondas, y cálculos del costo, resultando que el trabajo preciso que ha de hacerse y las dificultades que han de vencerse son conocidos. Estos trabajos han sido revisados por una comisión de ingenieros consultores, y antes de que el Gobierno preste alguna ayuda, serán de nuevo revisados por oficiales del ejército y de la armada de los Estados Unidos, cuya ilustración y buen juicio son dignos de toda confianza.

Según los cálculos revisados, la obra costará $73,176,308, á cuya cantidad se deben añadir $14,633,362 por las contingencias posibles; y á esto deben agregarse todavía los intereses sobre el capital invertido durante la prosecución de los trabajos, ascendiendo de esta manera el costo total á cerca de $100,000,000. La Compañía Marítima ha entrado ya en los verdaderos trabajos de construcción, que se han adelantado satisfactoriamente, así es que el costo, la localización y los problemas de ingeniería que envuelve la empresa se conocen plenamente. Está demostrado que las dificultades físicas que han de vencerse no son más insuperables que las de muchos de los trabajos de mejoramiento emprendidos en nuestro país, porque la parte más elevada de la vía fluvial no estará á más de 120 pies sobre los dos acéanos—una altura menor que la de la base de las colinas alrededor de la ciudad de Washington.

Los trabajos que se proyectan incluyen un sistema de esclusas parecido al que construyeron los Estados Unidos en la cascada de Sault Ste. Marie y al que cronstruyó el Canadá alrededor de la del Niagara. Una sola presa á través del río San Juan, de 1,250 pies de longitud y de 61 pies de alto, por término medio, entre dos escarpadas colinas, asegurará al comercio del mundo aguas navegables de profundidad y anchura suficientes por una distancia de 120 millas. Las obras que habrá que ejecutar para llegar á este nivel, aunque costosas, no difieren de otros trabajos análogos, y estarán particularmente al abrigo de inundaciones y tormentas.

De la distancia de 169.4 millas entre uno y otro océano, 142.6 millas serán de navegación en las aguas muertas del lago y río, y solamente veinte y seis millas y ocho décimos de canal excavado. La altura de la cordillera que divide las aguas del lago de Nicaragua de las del océano Pacífico, en ningún punto excede de cuarenta y dos pies sobre el nivel del lago.

Quizá la dificultad mayor de ingeniería es la construcción de las bahiás á los extremos del canal en el Pacífico y Atlántico; pero la de Greytown, sobre el Atlántico, donde se considera que está la mayor dificultad, se encuentra ya en parte

terminada. Navíos que calan catorce pies pueden actualmente entrar en este puerto y descargar en los muelles de la Compañía.

No pueden compararse estos obstáculos con los que se presentaron en la intentada construcción del Canal de Panamá, ó con los que se vencieron fácilmente en la construcción del de Suez; y toda la obra de océano á océano está libre de los peligros de arenas movedizas ó inundaciones destructoras. El lago de Nicaragua es en sí una de las formaciones físicas más notables del mundo. Ocupa una cavidad que se halla en medio de una cadena de montañas accidentadas, cuya cima desciende en este punto casi al nivel del mar, y proporciona no solamente los medios de navegación á una pequeña altura, sino grandes ventajas como puerto seguro.

De las ventajas que se obtendrán con la construcción del canal, el Señor SHERMAN dijo:

La primera es una que será y debe ser común á todo el mundo civilizado. El establecimiento de una vía fluvial entre el Atlántico y el Pacífico realizará el sueño y las esperanzas de Colón, que, equivocándose en sus cálculos sobre la circunferencia del globo, emprendió su viaje hacia la costa de la India y tropezó con el continente nuevamente descubierto. Desde esa época, por casi cuatro siglos, los exploradores han abrigado la esperanza de encontrar una vía abierta á través del Istmo, ó á falta de esto, de construir dicha vía por medios artificiales.

Exploradores y aventureros, reyes y naciones, han participado en esta esperanza, y muchas tentativas peligrosas se han hecho para realizarla. En los últimos años, particularmente desde la afluencia de población á California, el Gobierno de los Estados Unidos ha experimentado el interés más profundo en la realización de aquella empresa; ha procurado, por medio de negociaciones y tratados, proteger aquellas regiones contra una ocupación hostil; ha participado en varios proyectos para construir canales á través del Istmo, y ha hecho que se ejecutasen varios estudios elaborados y cuidadosos por ingenieros civiles y militares, con el fin de elegir la mejor ruta.

Otras naciones han tomado igual interés, pero no han sido tan activas ni han obtenido tan buenos resultados en los trabajos preparatorios y en la elección de la localidad. El éxito del canal de Suez indujo á M. de Lesseps, que fué el factor principal en la construcción de esa obra, á tratar de completar la navegación alrededor del mundo por medio de una vía fluvial en Panamá. El proyecto tenía á la mira la excavación de un canal de mar á mar, en parte al nivel de las mareas y en parte á una elevación menor que éstas.

Hasta ahora la obra ha fracasado, y se cree que el proyecto es impracticable. Se admite ahora que la ruta por Nicaragua, aunque tiene las desventajas de los retardos á causa de las exclusas, es más práctica, mucho menos costosa y más útil que la de Panamá, y llenaría el mismo objecto.

La segunda gran ventaja que se derivaría de la construcción de este canal, seria la extensión de nuestro litoral, por medio de él, hacia nuestros estados del oeste y países contiguos. Buques que zarpan de Nuva York con destino á San Francisco tienen que dar actualmente vuelta al Cabo de Hornos, una distancia de 19,000 millas. Los beneficios que resultarian de aquella extensión escasamente pueden

calcularse. La cantidad enorme de trigo, madera y otros artículos producidos en la costa del Pacífico, solamente pueden transportarse ahora á los estados del Atlántico atravesando 3,000 millas de vía férrea ó haciendo el largo viaje alrededor de la América del Sur, así es que muchas veces el valor total de esos productos se consume en los gastos del viaje.

Se cree que nuestro comercio de cabotaje se aumentaría en sumo grado haciendo uso del canal por Nicaragua, y que su existencia daría empleo á los navíos en algunas estaciones del año en que permanecen fondeados en los puertos del norte.

Otro beneficio que los Estados Unidos reportarían de la construcción de este canal, es que proporcionaría á nuestro pueblo una comunidad de intereses con las costas del oeste de México y la América del Sur, ahora cerradas prácticamente á nuestro comercio. El comercio de estas costas, obligado á dar la vuelta al cabo de Hornos, puede desde ese punto llegar con menos dificultad á los mercados de Europa que á los de nuestro propio país; miéntras que si se construyera el canal, habría una ruta marítima segura y bien protegida entre los puertos occidentales del continente americano y nuestras principales ciudades comerciales. El canal hará posible, por primera vez, que se ponga en vigor la doctrina de Monroe, que en lo pasado ha sido un mero dogma en la política americana.

La comunidad de intereses entre los estados americanos será grandemente fortalecida por esta obra. Las repúblicas sud-americanas siguen nuestro ejemplo y no puede haber un choque entre nuestros intereses recíprocos. Por muchos años aquellos países no han de ser manufactureros, pero se dedicarán principalmente á la agricultura y minería. Naturalmente, darían en cambio por las manufacturas de los Estados Unidos, su oro, plata, azúcar, café, frutos tropicales, guano y otros productos.

Desde que se dió á luz el artículo del Señor SHERMAN, la empresa nicaragüense ha pasado por varias peripecias y ha sido el motivo de controversias en el Congreso y la prensa. El trabajo de construcción fué empezado en la línea del canal en 1889 y continuó hasta el verano de 1893, cuando se suspendió por falta de fondos. Durante la tercera sesión del Congreso quincuagésimo tercero (1895), se acordó que el Gobierno de los Estados Unidos hiciera el estudio del canal, y á esta fin se introdujeron en "La Ley para proveer de fondos á los varios ramos del Servicio Civil," las disposiciones siguientes.

Para averiguar la posibilidad de construir y completar el Canal de Nicaragua, y la estabilidad y costo del mismo por la ruta propuesta y adoptada en una ley aprobada por el Senado el 28 de enero de 1895, y titulada "Ley para enmendar la titulada 'Ley para constituir en personalidad legal á la Maritime Canal Company of Nicaragua,' aprobada el 20 de febrero de 1889," se gastarán $20,000, bajo la dirección del Secretario de Estado.

Y por la presente ley se organiza una comisión de tres ingenieros para hacer

dicha averiguación y los estudios y exámenes necesarios. Los miembros de dicha comisión serán elegidos y nombrados por el Presidente de los Estados Unidos, debiendo ser uno del cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos, otro, ingeniero de la armada y otro, simplemente ciudadano; y los miembros de dicha comisión recibirán una compensación que se fijará por el Presidente y que no excederá de $5,000 cada uno, incluyendo el salario que reciban los dichos ingenieros de los Estados Unidos por el tiempo que estén así empleados. Y dicha comisión, de conformidad con los arreglos y reglamentos que haga el Secretario de Estado, con la aprobación del Presidente de los Estados Unidos, visitará y personalmente examinará la ruta de dicho canal, estudiará y considerará los planos, perfiles, secciones, prismas y especificaciones de sus varias partes, y dará cuenta de ello al Presidente; y si averiguare que alguna desviación de la línea general de la ruta propuesta es deseable, lo indicará así en las opiniones y conclusiones á que llegue en su dictamen, que será presentado el día 1° de noviembre de 1895, ó antes.

De acuerdo con estas prescripciones, el Presidente CLEVELAND nombró como miembros de la comisión, al Teniente Coronel WILLIAM LUDLOW, del ejército de los Estados Unidos, á M. T. ENDICOTT, ingeniero civil de la armada de los Estados Unidos y á ALFRED NOBLE, ciudadano de Illinois. Su dictamen fué presentado al Congreso el 7 de febrero de 1896, y fué impreso como Documento No. 279 del Congreso quincuajésimo cuarto, primera sesión. Aquél se limitaba al aspecto técnico del trabajo, y recomendaba otras exploraciones y trazos para determinar la formación de un proyecto definitivo. Algunas de las conclusiones de la comisión fueron enérgicamente combatidas, y el Congreso, en su última sesión, incorporó una cláusula en la ley de deficiencias generales, votando $150,000 "para continuar los estudios y exámenes autorizados por la ley aprobada el 2 de marzo de 1895, titulada 'Ley para hacer apropiaciones de dinero para los varios gastos civiles del Gobierno durante el año fiscal que termina el 30 de junio de 1896 y para otros fines,' relativos a la ruta conveniente, la posibilidad y el costo de la construcción del canal de Nicaragua, con el fin de hacer planos completos para el trabajo entero de la construcción de dicho canal como allí se prescribe, * * * y para llevar á cabo este propósito se autoriza al Presidente de los Estados Unidos, para que nombre, de acuerdo con el Senado y con la aprobación del mismo, una comisión compuesta de un ingeniero del cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos, de un oficial de la armada que puede tomarse de la lista activa ó de la de jubilados, y de un ingeniero que sea simple-

mente ciudadano, teniendo dicha comisión todas las facultades y deberes acordados á la comisión de que habla aquella ley."

De conformidad con esta cláusula, el Presidente McKinley, el 9 de julio de 1897, nombró como miembros de la comisión de estudio al Contra-Almirante John G. Walker, de la armada de los Estados Unidos, jubilado; al Capitán Oberlin M. Carter, del cuerpo de ingenieros del ejército de los mismos, y á Lewis M. Haupt, de Pennsylvania, ingeniero civil.

El dictamen de estos señores determinará sin duda, definitivamente, cual debe ser la ruta del canal y el costo probable del trabajo. Que auxilio dará el Gobierno de los Estados Unidos á la construcción del canal, si es que da alguno es, por cierto, materia que el Congreso está llamado á decidir definitivamente. Pero parece deducirse claramente de las consideraciones que dejo apuntandas, primero: que un canal á través del Istmo por la ruta más práctica, es la gran necesidad internacional de nuestros días, y, segundo: que debía construirse con la simpatía y cooperación activa de todas las repúblicas americanas, como un medio de desarrollo y progreso intercontinental, de acuerdo con la posibilidad de una unión más estrecha entre ellas, comercial y políticamente hablando. Según las palabras de John Quincy Adams, pronunciadas hace más de setenta años, parece ahora no solamente posible, sino apropiado y oportuno, que los Estados Unidos declaren y mantengan, como su política nacional y su propósito inalterable, que "en lo de adelante el resto de los dos continentes americanos tiene que ser administrado por los americanos mismos."

La construcción de un canal á través del Istmo de Panamá, bajo auspicios esencialmente americanos, sería la realización de esta política. La importancia y utilidad de la empresa de Nicaragua fué expuesta por el General Grant en términos precisos, en un artículo que publicó en la "North American Review," correspondiente al mes le febrero de 1881. Dice asi: "De acuerdo con la primitiva y con la actual política del Gobierno; obedeciendo á la voluntad del pueblo americano, frecuentemente expresada; en atención á lo que debemos á nuestra dignidad y poder como nación; con el debido celo por nuestra seguridad y por la prosperidad de nuestros intereses é industrias en este continente, y con la firme resolución de impedir que potencias rivales, ya sean amigas ó

enemigas, intenten siquiera poner la planta en nuestras costas, *recomiendo al pueblo americano un canal americano, en suelo americano*, y me felicito por el hecho de que los estudios más cuidadosos han demostrado que la ruta que aparece ante el mundo como esencialmente americana, es la más aceptable desde el punto de vista económico para la construcción de una obra destinada á una gran prosperidad.

Joseph P. Smith

BOLIVIA.

El Señor Don Luis Paz, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Bolivia en los Estados Unidos, ha sido formalmente recibido por el Presidente McKinley.

El Sr. Paz formó parte del gabinete del Presidente Baptista, y por muchos años ha venido ocupando una posición prominente en los negocios públicos de su país.

BRASIL.

CULTIVO DEL CAFÉ.

Los siguientes datos sobre el cultivo del café en el Brasil, publicados en la *Revue Coloniale* del 8 de julio, están tomados de un informe dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, por Mr. Viener, á su regreso de la América del Sur.

La región cafetalera más extensa se encuentra entre los 18° y 25° de latitud S., pero el cultivo de aquella planta se extiende mucho más al norte en un inmenso territorio que comprende cinco grados de latitud y veinte y cuatro de longitud.

A principios de este siglo, el Brasil exportaba solamente una cantidad muy pequeña de aquel grano, pero hoy ocupa el primer lugar entre los países productores de café.

Las siguientes cifras, que representan sólo el café embarcado en sacos de 60 kilógramos (133 libras), cada uno, por los puertos de Rio y Santos, acusan el aumento en el comercio cafetalero del Brasil desde el año 1800:

1800	13	1840	1,037,981
1817	66,985	1876	3,765,122
1820	97,489	1895	6,508,768
1830	484,222		

En 1895 la cosecha fué estimado en 7,000,000 de sacos; la de 1896 fué aun mayor.

El café no es indígena en el Brasil, pero está hoy completamente aclimatado. Cierto es que en los montes de Botucato (Estado de São Paulo) se encuentra una especie de cafeto silvestre (coffea amarello) pero es indudable que esta planta ha nacido de semillas transportadas por pájaros ó monos. El cafeto cultivado se conoce en el país con el nombre de coffea vermelho.

La altura de la planta varía entre dos y cinco metros y el tronco tiene do 40 á 70 centímetros de circunferencia.

El proceso de cultivo varía según la localidad. Así, en la provincia de Ceará, según un folleto de Mr. Job, citado por Mr. Viener, el cafeto se siembra siempre en invernáculos y las matas son trasplantados á los dos años, con preferencia de enero á abril, á una distancia entre sí de 10 á 12 palmos (22 centímetros). El cafeto empieza á producir á los cuatro ó cinco años. La época de la recolección no es siempre la misma, y por otra parte es de bastante larga duración que varía algo según la intensidad de la estación de las lluvias, las que generalmente comienzan en mayo ó junio y terminan en agosto.

El grano es colocado sobre un suelo pavimentado descubierto, conocido en el país con el nombre de *fachina*, y la desecación dura de treinta á treinta y cinco dias. En el estado de Ceará se emplea todavía el antiguo sistema de descortezamiento por medio de piedras de molino (rodeiros) que giran en artesas de piedra. Este método deja mucho que desear, porque muchos granos son desmoronados bajo el peso de la piedra. La limpieza y pulimento se hacen generalmente á mano.

En los estados de São Paulo y Minas el cultivo del café ocupa vastas superficies, y el tratamiento del grano es practicado de una

manera mas perfecta que en Ceará y por medio de las mejores maquinarias.

La fazenda (plantación) mas grande del Brasil, y talvez del mundo, es el cafetal DUMONT (Estado de Minas Geraes), establecido por un francés cuyo nombre todavía lleva la plantación. La extensión total de la finca es de 30,000 hectáreas, de las cuales 6,150 están sembradas de café. El número de matas en 1896 era de 4,718,000.

El cultivo es practicado por italianos emigrados, de los que hay 8,000 empleados. Cada año se extiende este cafetal, y su producción crece más y más.

En 1895, la cosecha de la fazenda DUMONT fué de 4,100,000 kilógramos y la de 1896 ascendió á 4,500,000 kilógramos. Esta plantación fué vendida hace tres años á una compañía brasilera por la suma de 12,000,000 de francos.

COLOMBIA.

DERECHO DE DIEZ POR CIENTO SOBRE LOS PAQUETES POSTALES.

Por decreto de 4 de noviembre de 1896, el Gobierno del Departamento de Panamá ordenó un impuesto de diez por ciento ad valorem sobre todos los paquetes procedentes del extranjero, recibidos por correo. También reguló el cobro de dicho impuesto y dió además instrucciones á los agentos fiscales para que practicasen la apertura de todos los paquetes. Consecuente á las quejas que se formularon con motivo de aquellas instrucciones, el Gobierno colombiano las modificó de la siguiente manera:

El valor del paquete postal será determinado por el sello y la declaración que lo acompaña, y la comprobación de la exactitud de esta declaración sólo será practicada cuando haya sospechas ó razones que la justifiquen.

Además, el derecho de importación de los paquetes postales será liquidado en lo futuro en la estación de correos en donde se reciban, y no en las oficinas del Departamento de Hacienda.

NICARAGUA.

RIQUEZAS NATURALES Y AGRÍCOLAS.

Por J. Francis Le Baron, I. C.

Etnológicamente hablando, Nicaragua se divide en tres secciones: una habitada por los nicaragüenses, propiamente hablando; otra por los Mosquitos y Caribes; y la tercera por los indios llamados "Wankas." Aunque estos últimos defieren en costumbres, idioma y leyes, están todos bajo la jurisdicción del Gobierno de Nicaragua.

Geográfica y climatológicamente hablando, el país está divídido en dos zonas distintas por la cordillera, que más ó menos interrumpida en algunos puntos y con numerosos espolones á los lados, atraviesa la República del noroeste al sudeste y en dirección paralela al Pácifico.

En el declive oriental se encuentra un territorio inexplorado é inculto, cubierto de bosques vírgenes, densos y casi impenetrables, donde solo habitan algunas tribus de aborígenes, salvo en las inmediaciones de la costa del Mar Caribe, pues allí se hallan los indios Mosquitos, los Caribes, gran cantidad de negros de Jamaica y de otras de las Antillas, así como unos pocos africanos de los llamados "Kroomen," y que fueron traídos de la costa occidental del Africa para trabajar en el malhadado Canal de Panamá. Hay alguna población blanca en San Juan del Norte y en Bluefields.

La parte más civilizada del país queda hacia el declive occidental y al noroeste de la República, donde habitan los verdaderos nicaragüenses y donde se hallan las grandes ciudades y las haciendas y plantaciones. Esta localización de la población se explica por las condiciones climatológicas. El autor de este escrito residió por más de dos años en Nicaragua y tuvo á su cargo los estudios y trabajos preliminares del canal, lo que le ofreció oportunidades excepcionales para estudiar el país y sus riquezas. Y á la verdad esto formaba parte de sus obligaciones, como que se relacionaba con la gran obra que se le había confiado. De las observaciones meteorológicas practicadas diariamente bajo mi dirección, resultó que la cantidad de agua que cae en San Juan del Norte ó Greytown mide 297 pulgadas anualmente, mientras que en la parte occidental es de 66 pulgadas solamente por término medio. En 1883 no pasó de 47.44 pulgadas, según las observaciones hechas en el Instituto Nacional de Granada.

Las estaciones son bien definidas al lado del oeste, pero al oriente del país parecen irregulares, y llueve casi todos los días.

En el valle del San Juan los árboles alcanzan inmensos tamaños, y á su sombra crecen en abundancia arbustos y bejucos. El suelo es principalmente barro de color rojizo cubierto de tierra vegetal. Al oeste hay poco barro y más tierra vegetal, debajo de la cual se encuentra en muchos lugares lava, cenizas volcánicas y cascajo. El litoral del oriente es arenoso, mientras que al poniente está cubierto de rocas, con excepción de las ensenadas donde se han acumulado las arenas, ya por la acción de las olas, ya arrastradas por los ríos.

Hasta la hora presente no existen muchas industrias en Nicaragua. En Managua y Granada hay fábricas de hielo, y en esta última ciudad y en la de León existen jabonerías grandes y costosas. Casi todas las poblaciones principales están bien provistas de agua, pero carecen de cloacas. La luz eléctrica y el teléfono han sido introducido en el país, y el servicio telegráfico, que está bajo la dirección del Gobierno, es eficaz y barato. Mientras estuve en Nicaragua encargado de los trabajos del canal y accesorios, dirigí la construcción de una línea telegráfica desde Greytown—ó San Juan del Norte, como llaman á ese lugar los nicaragüenses—hasta el Castillo, en el río San Juan, una distancia de 65 millas. Aquí se hizo la conexión con la línea construida por el Gobierno de Nicaragua. También hice el trazo de un ferrocarril y construí una parte de él. Este debía servir para los trabajos del canal entre Greytown y Ochoa, sobre el río San Juan y cerca de la desembocadura del San Carlos. La distancia es de 32 millas.

La industria minera ha tenido poco desarrollo, pero hay muchos minerales, y varios capítulos se podrían dedicar á ellos. Me limitaré á decir que existen tantos y tan ricos veneros, que un ingeniero de minas, Pablo Levy, asegura que no eras cosa rara en Chontates y en Segovia ver á un individuo sentado á la puerta de su choza ocupado en moler, por medio de dos piedras, pedazos de cuarzo aurífero, que en seguida mezclaba con azogue y lavaba en una canoa, obteniendo así suficiente oro para hacer frente á sus pocas necesidades. Hasta ahora se conocen no menos de 425 minas de oro y de plata en la república, y probablemente las cuatro quintas partes del país permanecen inexploradas, debido á lo espeso de los bosques. Las industrias nacionales de Nicaragua son *sui generis*.

Hamacas y sombreros de palma, casi tan finos como los llamados de Panamá, joyas de oro y plata, hechas por plateros del país; alfarería ordinaria; vasijas é imagenes de pequeño tamaño, fabricadas por los Indios. También hacen trabajos artísticos de grabadura en jícaras y cocos. La jícara es hecha de la cáscara de la fruta que da en abundancia el árbol conocido con el nombre de "jícaro," y que crece en la parte occidental del país y en el interior.

También fabrican á la mano y valiéndose de aparatos imperfectos, tejas para techos de casas. En las ciudades los edificios son siempre cubiertos con esas tejas, pues no se usan tablas de ripia ó tejamaní sino en Greytown y Bluefield, donde las casas son de madera. Todas las casas, edificios comerciales, etc., en las ciudades son construidos generalmente de barro, con paredes de cerca de tres piés de espesor, y casi siempre de un solo piso. Estos edificios son muy frescos y tienen grandes puertas, que por un lado dan á la calle y por el otro al patio ó jardín. Alrededor de este patio se hallan todas las habitaciones y una casa cubre con frecuencia media manzana. Emplean también adobes en la construcción de casas y cubren con estuco tanto la parte exterior como la interior, lo que les da muy buena apariencia. No se usan celosías.

Se hace en Nicaragua un azúcar ordinaria de color bastante oscuro y muy pesada. Se produce bastante melaza, pero no existen refinerías. La industria pecuaria va en aumento y se ve gran cantidad de ganado vagando por las llanuras en los departamentos situados al noroeste. Se fabrican cigarros ó "puros" en gran cantidad, y casi todos se consumen en el país. La mayor parte de las familias pobres se dedican á esta industria como un medio de sub-

sistencia. El tabaco que se cultiva en el país es bueno. La gente de los campos hace su proprio jabón, que es por cierto de mala calidad. A veces construyen sus casas de adobes, pero en lo general las hacen de cañas entrelazadas hábilmente y las cubren con palmas. Trabajo ingenioso es éste, en el que no emplean ni un solo clavo, sino que se valen de bejucos para unir las diferentes partes del edificio. Estos bejucos abundan en los bosques y son muy fuertes y duraderos. Hay uno que parece de hierro y por eso se le ha apellidado "bejuco de alambre."

Hace años se cultivaba en Nicaragua el añil en grande escala, pero esto ha decaído mucho debido á la baratura de los tintes de anilina que han tomado el lugar de aquél. Se fabrican á mano gran cantidad de muebles hechos de maderas del país, y cuando son trabajados con esmero esos muebles cuestan muy caro El mueblaje de un cuarto de dormir, hecho de caoba, puede costar mil pesos en dinero de Nicaragua. También hacen artículos de goma elástica, tales como mantas, sacos, ponchos, etc., para lo cual no emplean otro procedimiento que dar á objetos hechos de algodón una mano con el jugo lechoso que se extrae del árbol de hule. De esta manera los hacen impermeables y sirven por algunos años, pero más tarde la capa de hule se rompe y se desprende. Fabrican también canoas grandes y pequeñas y bongos. Las canoas son casi siempre hechas de un solo pedazo de madera. Hay 54 clases de maderas diferentes en el país, y algunas figuran entre las mejores del mundo. La riqueza de los bosques de Nicaragua es incalculable. Además de los árboles que producen esas maderas, todas excelentes, y que fueron escogidos entre las 173 clases que examiné (y existen probablemente otros muchos que no han sido descritos), además de esos, digo, hay 40 clases de árboles que dan gomas medicinales, bálsamos, resinas, materias téxtiles, aceites, extractos, escencias, substancias alimenticias y especias. Se cuentran igualmente 74 clases de árboles frutales, de los cuales 17 son silvestres y 57 cultivados. Imposible sería enumerar todas las clases de árboles que allí existen, pues no habría espacio suficiente para ello. Solamente unos pocos tienen nombres ingleses. De estos son bien conocidos el caoba, el cedro, el pino y la encina. Núnca vi en Nicaragua esa variedad de cedro que llamamos *pencil cedar*. También crece allí el almendro silvestre, apellidado en Jamaica quebracho, que es probablemente el árbol conocido en la República Argentina con el nombre de quebracho negro, que llega á alcanzar un tamaño inmenso y se parece á la encina, siendo sí mucho más duro, más fuerte, más difícil de cortar y más durable. Casi imposible es cortar este árbol con hachas ó introducirle clavos. Cuando al abrir el camino para el trazo del Canal de Nicaragua queríamos desembarazarnos de estos árboles, hacíamos excavaciones debajo de las raíces á fin de introducir dinamita y hacerlos saltar: en seguida los cortábamos con sierras de trozar. Las fibras de esta madera están entrelazadas, y es may difícil labrarla; es casi tan fuerte y dura como el hierro. En Paraguay la llaman la reina de las maderas duras. Produce una almendra de la que se saca un aceite muy estimado en la farmacia y que, según el informe del Ministro de Hacienda de Nicaragua, se vende á $2.50 la botella.

El cortez, llamado en inglés man-wood ó iron-wood, se encuentra también en abundancia, é igualmente el ébano, llamado palo de piedra. El níspero ó itaiba es muy grande y fuerte y dura eternamente en el agua. Aseguran que para

muebles es tan fino como el caoba. La fruta que produce es excelente. Puede compararse con el roble rojo, pero es mucho más fuerte y durable. Hay dos clases de guayacán, ambas muy fuertes. Producen una goma medicinal. El guanacaste es un árbol enorme. Se le emplea para hacer botes y tablas. Produce un barniz muy usado. El ganado come la fruta de este árbol. Hay además la madera de algodón, la de rosa, el granadillo, el tamarindo silvestre, que da una fruta bien conocida y cuya madera se emplea para hacer ruedas, botes, etc., y es muy dura y resistente. El zapotillo es una madera muy difícil de labrar y se dice que no la destruyen los insectos marinos. Dura muchísimo. Un dintel de puerta hecho de esta madera se encontró en perfecto estado de conservación en las ruinas de la antigua ciudad de Palenque, donde debe de haber permanecido más de 300 años. Entre las maderas de tinte, figuran el palo de campeche, el de brasil, la morera, el fustete, el sangre de drago y otros varios.

Entre los árboles que producen gomas medicinales ó empleadas en la industria, se cuentan el hule, la gutapercha, el palo de sebo ó de cera vegetal, el achiote, usado para dar color á la mantequilla y al queso, la copaiba, el que da el balsamo del Perú, el que produce el ámbar líquido, y una especie de acacia que da una goma parecida á la arábiga. Se encuentran también la quina, el copal, la trementina, el aceite de castor, el de coyol, y el de coco, sacado de la fruta de este nombre. El aceite de corozo, sacado de las nueces que produce la palma así llamada, sirve para hacer un jabon excelente. Asimismo se hallan el aceite de sándalo y otras muchas gomas, resinas, y aceites demasiado numerosos para ser mencionados. Un árbol que no puede clasificarse con ninguno de los otros es el denominado de leche, que crece silvestre y echa, cuando se le hace una incisión, un jugo parecido á la leche, que el eminente viajero Humboldt tomaba con el café. Contiene ese líquido bastante cera, y á fin de coagular ésta, es bueno hacerlo hervir antes de beberlo.

La vainilla crece silvestre en los bosques; también se halla una especie de canelo, cuya corteza se usa. La nuez moscada se cultiva con éxito en Belize, adonde se la llevó de Jamaica. También el pimentero se da allí. En cuanto á las diversas clases de pimientos, crecen silvestres. Este país es muy aparente para el cultivo de las especias, y es seguro que todas se darían aquí tan bien como en las Indias Orientales. Entre los árboles frutales, se cuentan el naranjo, el limonero y todos los de la misma familia, especialmente en la parte central del país y al oeste, donde se producen frutas tan buenas como las mejores de la Florida. El cacao es una de las principales fuentes de riqueza de Nicaragua y se vende á precios altos cuando ya está preparado. El coco crece en abundancia en los terrenos arenosos de la costa. El árbol de pan se halla por todas partes, y su fruto es nutritivo y saludable. Se come asado ó cocido. El árbol da frutas á los cuatro años de sembrado. En el año produce dos cosechas. Los mangos, los aguacates y todas las demás frutas tropicales se encuentran en abundancia. El café es el principal producto del país y se le cultiva en los terrenos elevados al norte y noroeste. Según la Gaceta Oficial, 20 manzanas, ó sean 34.40 acres de tierra, pueden sostener 20,000 cafetos. La preparación del terreno y el cultivo de este número de árboles hasta que den la primera cosecha,

que es á los tres años, cuesta en dinero de Nicaragua como $3,423. En esta suma va incluido el valor de dos mulas, el de una choza, el pago de un capataz, lo que cuestan los instrumentos de agricultura y otras herramientas, y el interés del dinero. También se incluye en aquella cantidad $300 para gastos imprevistos; pero no se señala nada para la compra del terreno, porque el Gobierno concede á cada colono 95 acres. El mismo periódico calcula que el mantenimiento de un cafetal después de formado, incluyendo todo gasto, no pasa de $1,532 al año en dinero de Nicaragua, y asegura que cada árbol produce 2 libras de café.

Bananos.—Estos son cultivados en gran escala en el territorio de Mosquitia, de donde los embarcan para Nueva Orleans. Es una industria may lucrativa. La cosecha está lista ocho meses despues de sembradas las plantas. El maíz se da muy bien. Con facilidad se cogen dos cosechas y se pueden coger hasta trés en el mismo terreno. La caña de azúcar se desarrolla rápidamente y es de buena calidad. Los frijoles son muy abundantes y son uno de los principales artículos de alimentación. Se produce toda clase de melones. Las piñas son excelentes y se dan en todas partes. Hay también hortalizas de todo género.

Los peones que trabajan en las haciendas ganan de 12 á 14 pesos mensuales en moneda de Nicaragua, y á las sirvientas se les paga de dos pesos y medio á cinco pesos. Toda clase de plantas téxtiles se hallan en el país, tales como el agave ó pita, el algodón, etc., y se podría establecer en gran escala la fabricación de cuerdas y costales. Se encuentra buena calidad de barro para ladrillos y cántaros. La fabricación de tejas podría hacerse una industria importante.

Además de las manufacturas mencionadas, el Gobierno tiene en Managua talleres y fundiciones bien montados, así como un establecimiento para encuadernar libros.

Hay grandes depósitos de piedra calcárea en el país, y se hace la suficiente cal para el consumo nacional. El Profesor Guzmán, del Instituto de San Salvador, afirma que una argamasa mas fuerte y durable que el cemento romano se puede hacer mezclando el jugo del cocotero con cal. La cantidad que se produciría, sin embargo, tendría que ser muy limitada.

Hay muchas cascadas en Nicaragua que podrían emplearse como motores hidráulicos. La que se encuentra en el rio San Juan, en el punto llamado El Castillo Viejo, tiene una caida de 8 piés y un volumen de agua tan grande que puede desarrollar 10,874 caballos de fuerza, lo suficiente para un telar de 554,580 husos, aun en la época en que el nivel del agua está muy bajo. Esta cascada no desaparece durante las inundaciones, pero si se construye el canal de Nicaragua, sí desaparecerá. Hasta la fecha no se ha hecho uso alguno de ese motor hidráulico. Nicaragua es sin duda alguna un país privilegiado por sus innumerables riquezas naturales, su suelo fertil y su clima delicioso y saludable, especialmente al oeste del país y en el interior. Aun en la parte donde más llueve, hacia el este, nos causó sorpresa observar la buena salud de que gozaban los trabajadores en el canal, á pesar de las duras faenas á que estaban sometidos y de vivir á la intemperie. Fuera de lijeros ataques de fiebres palúdicas, ninguna otra enfermedad climatológica se presentó, ni aun en los campamentos donde los ingenieros y los peones se veían obligados á trabajar diariamente bajo la lluvia,

á no ser en las costas y en los parajes pantanosos. El pueblo de Nicaragua es honrado, valiente é industrioso. Está siempre bien dispuesto hacia los Estados Unidos y las instituciones americanas. El Gobierno nicaragüense hace concesiones de terreno á cualquiera que introduzca al país maquinaria ó establezca alguna nueva industria.

PERÚ.

EXPOSICIÓN PERMANENTE DE MAQUINARIA.

El número del Boletin Mensual correspondiente á abril, publicó en extenso un decreto del Executivo estableciendo una exposición permanente de maquinaria en Lima.

Reproducimos la siguiente comunicación sobre la materia, remitida por Dr. Carlos G. Estenos, Consul-General del Perú, en ejercicio, en los Estado Unidos.

Consulado General del Perú,
19 Whitehall Street,
New York, julio, 1897,

El Gobierno peruano, deseando aumentar el comercio en maquinaria y ramos afines con países manufactureros, ha decidido establecer una exposición permanente de toda clase de manufacturas en el ramo de maquinaria, dando la preferencia á aquellas que son mas usadas en el Perú, á saber: Instrumentos de agricultura, maquinaria de minería, aplicaciones eléctricas de todas clases y surtidos para toda clase de maquinarias modernas.

El Gobierno peruano no había alentado hasta ahora de tal suerte el comercio, y las facilidades que hoy ofrece á los fabricantes americanos son por demás ventajosas.

Todos los artículos destinados á la exposición están exentos de derechos de aduana y consulares. La exposición será inaugurada en Lima, Perú, el 9 de diciembre próximo.

Las personas que exhiban sus artículos, podrán dejarlos expuestos por un período de seis meses. Si necesitasen mas tiempo, deberán acudir á los encargados de la exposición.

El que suscribe tendrá el gusto de suministrar nuevos detalles y remitir el reglamento de la exposición.

Carlos G. Estenos,
Cónsul General en egercicio.

ESTADOS UNIDOS.

COMERCIO CON LA AMÉRICA LATINA. RELACIÓN MENSUAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.

A continuación se trascribe la última relación mensual del comercio entre los Estados Unidos y la América latina. En esta relación están comprendidos los principales artículos de comercio de aquellos países, y su formación se ha llevado á cabo con arreglo á las cifras copiladas por la Oficina de Estadística, Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, cuyo jefe es WORTHINGTON C. FORD.

Esta estadística corresponde al mes de junio de 1897, corregida en agosto del mismo año. Las cifras demostrativas de las importaciones y exportaciones de cada mes procedentes de las diversas aduanas, no se reciben en el Departamento de Hacienda haste el 20 del próximo mes, cuya última parte se emplea á veces en los trabajos de copilación é impresión. Así es que los datos estadísticos correspondientes al mes de junio, por ejemplo, no se publican hasta principios de Agosto. Hay esperanzas, sin embargo, de que con la especial cooperación de Oficina de Estadística, pueda el BOLETÍN MENSUAL suministrar cada mes á sus lectores las cifras relativas á los principales artículos del comercio de la América latina, antes de su publicación oficial por el Departamento de Hacienda de los Estados Unidos.

Importaciones y Exportaciones, Junio de 1897.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Palo campeche (toneladas) importado de—				
América Central				
México	106	$3,775	727	$20,890
Antillas británicas	458	10,895	1,560	29,224
Cuba				
Otras Antillas	2,776	59,297	1,843	26,766
Carbón bituminoso (toneladas):				
México	4,204	9,188	9,769	20,227

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS—Cónt'a.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Cacao (libras)—				
Antillas británicas	1, 091, 233	$111, 851	388, 690	$35, 317
Otras Antillas	209, 532	14, 968	151, 033	13, 093
Brasil	895, 059	88, 998	63, 838	5, 923
Resto de la América del Sur	....	.....	1, 279, 144	117, 222
Café (libras)—				
América Central	3, 847, 476	590, 601	4, 341, 891	604, 657
México	1, 301, 297	214, 081	2, 609, 194	351, 161
Antillas	587, 103	81, 824	338, 513	44, 690
Brasil	33, 289, 594	4, 629, 647	47, 312, 637	3, 660, 949
Resto de la América del Sur	131, 864	18, 500	7, 441, 711	984, 392
Algodón manufacturado (libras)—				
América del Sur	309, 558	41, 797	67, 030	7, 613
Fibras, henequén (toneladas)—				
México	6, 277	421, 564	7, 054	438, 962
Plátanos.				
América Central	239, 672	.....	216, 327	.....
Antillas inglesas	177, 033	.....	352, 535	.....
Cuba	135, 202	.....	1, 470	.....
América del Sur	81, 885	.....	108, 552	.....
Islas Sandwich	6, 122	.....	2, 484	.....
Naranjas—				
México	.....	1, 285	.....	4, 828
Antillas inglesas	.....	350	....	2, 876
Cuba	.....	10	.....	.....
Cueros y pieles (libras)—				
América Central	93, 867	13, 289	140, 514	20, 656
México	782, 587	100, 596	1, 498, 322	169, 530
Antillas inglesas	461, 709	41, 293	1, 785, 410	145, 682
América del Sur	1, 698, 057	391, 729	9, 486, 945	1, 390, 930
Goma elástica cruda (libras)—				
América Central	104, 942	46, 726	79, 946	31, 776
México	9, 233	2, 557	13, 800	5, 368
Antillas	2, 022	768	.....	.....
Brasil	805, 334	354, 736	652, 883	325, 109
Resto de la América del Sur	3, 600	1, 181	81, 044	29, 761
Plomo en galápagos, barras, etc. (libras)—				
México	12, 976, 533	131, 192	13, 873, 197	154, 588
Azúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa—				
América Central	.....	.....	.....	.....
México	2, 338, 381	45, 165	309, 555	2, 606
Antillas británicas	51, 741, 773	1, 194, 210	74, 860, 027	1, 301, 594
Cuba	.....	.....	80, 269, 427	1, 690, 924
Otras Antillas	138, 866, 773	3, 320, 390	29, 822, 329	578, 496
Brasil	15, 337, 779	308, 361	.....	.....
Resto de la América del Sur	12, 289, 652	317, 718	24, 635, 511	517, 209
Tabaco en rama (libras)—				
México	9, 354	1, 863	48, 400	20, 097
Cuba	1, 096, 208	526, 321	320, 950	161, 689
Madera, Caoba (mil pies)				
América Central	.....	.....	533	14, 353
México	1, 526	73, 889	764	29, 588
Cuba	41	3, 992	200	12, 814
Otras Antillas	.....	.....	9	843
América del Sur	5	450	2	100

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS—Cont'a.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Lana (Libras)—				
América del Sur:				
1ª clase	115, 797	$9, 980	4, 133, 227	$467, 226
2ª clase	101, 165	15, 712	1, 403, 261	205, 595
3ª clase	2, 030, 912	186, 623	2, 245, 862	182, 686

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES.

Instrumentos de agricultura, exportados á—				
México		4, 061		9, 718
América Central y Belize		158		511
Cuba		68		763
Puerto Rico		2, 049		402
Santo Domingo		341		45
Otras Antillas y Bermuda		313		671
Argentina		55, 429		40, 176
Brasil		838		4, 193
Colombia		242		63
Resto de la América del Sur		26, 556		3, 050
Libros, mapas, grabados, y otros materiales impresos—				
México		6, 100		10, 968
América Central y Belize		7, 195		8, 923
Cuba		39		25, 184
Puerto Rico		35		2, 190
Santo Domingo		410		91
Otras Antillas y Bermuda		1, 697		2, 882
Argentina		4, 744		1, 245
Brasil		1, 577		21, 210
Colombia		3, 607		145
Resto de la América del Sur		7, 488		2, 850
Maíz (bushels)—				
México	195, 975	75, 251	129, 499	43, 992
América Central y Belize	7, 941	3, 326	16, 164	9, 185
Cuba	23, 929	9, 601	74, 263	27, 017
Puerto Rico			1, 000	356
Santo Domingo	200	83	50	14
Otras Antillas y Bermuda	57, 221	24, 301	57, 754	21, 711
América del Sur	3, 855	1, 652	6, 299	2, 337
Trigo (bushels)—				
México				
América Central y Belize	5, 333	4, 074		
Antillas y Bermuda	46	38	243	241
Resto de la América del Sur	212	176	14, 184	11, 921
Harina de trigo (barriles)—				
México	5, 887	21, 586	1, 082	4, 661
América Central y Belize	18, 750	70, 022	23, 060	103, 503

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuación.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Harina de trigo (barriles)—Cont'a.				
Cuba	19, 065	$69, 704	8, 757	$40, 587
Puerto Rico	10, 475	38. 754	11, 018	48, 943
Santo Domingo	2, 285	9, 450	4, 737	22, 953
Otras Antillas y Bermuda	58, 107	212, 059	70, 712	306, 886
Brasil	50, 227	198, 465	40, 359	186, 711
Colombia	11, 616	45, 795	14, 493	53, 233
Resto de la América del Sur	25, 519	81, 293	32, 080	137, 345
Carruages, carros y sus accesorios:		53, 387		274, 801
México				
América Central y Belize		8, 106		22, 182
Cuba		443		8, 851
Puerto Rico		832		764
Santo Domingo		782		1, 591
Otras Antillas y Bermuda		9, 016		7, 258
Argentina		3, 905		19, 519
Brasil		23, 543		1, 208
Colombia		1, 343		6, 199
Resto de la América del Sur		3, 937		4, 427
Carbón de piedra (toneladas)—	16, 480	49, 971	32, 671	86, 539
México				
América Central y Belize	601	2, 521	220	798
Cuba	14, 684	33, 859	16, 510	36, 174
Puerto Rico	1, 237	3, 199	4, 663	12, 487
Santo Domingo	653	2, 312	743	1, 844
Otras Antillas y Bermuda	926	2, 812	13, 379	35, 492
Brasil			5, 103	27, 505
Colombia			3, 002	6, 011
Resto de la América del Sur	25	130	861	2, 338
Manufacturas de algodón (yardas)—	1, 142, 237	64, 247	406, 031	25, 881
México				
América Central y Belize	1, 105, 476	60, 681	1, 535, 521	66, 704
Cuba	23, 715	2, 259	12, 150	1, 314
Puerto Rico	48, 212	2, 030	3, 400	413
Santo Domingo	213, 496	10, 268	115, 334	5, 684
Otras Antillas y Bermuda	616, 705	33, 229	848, 132	48, 280
Argentina	807, 113	42, 630	69, 372	7, 264
Brasil	995, 678	68, 545	684, 954	51, 222
Colombia	588, 186	28, 364	613, 855	42, 011
Resto de la América del Sur	2, 321, 675	126, 613	1, 420, 471	78, 627
Ropa hecha—		27, 634		22, 879
México				
América Central y Belize		24, 211		25, 147
Cuba		5, 648		1, 787
Puerto Rico		719		481
Santo Domingo		1, 756		1, 048
Otras Antillas y Bermuda		4, 700		7, 148
Argentina		5, 837		9, 440
Brasil		8, 532		3, 281
Colombia		3, 342		7, 697
Resto de la América del Sur		4, 691		8, 585

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Bicicletas y accesorios—				
México		$3, 277		$6, 165
América Central y Belize		8, 808		907
Cuba		1, 132		610
Puerto Rico		3, 670		325
Santo Domingo		104		598
Otras Antillas y Bermuda		5, 461		13, 005
Argentina		1, 396		3, 768
Brasil		7, 127		3, 978
Colombia		586		2, 671
Resto de la América del Sur		3, 111		4, 860
Hierro y acero y sus manufacturas, materiales de construcción, sierras y herramientas:				
México		51, 175		26, 867
América Central y Belize		23, 623		12, 270
Cuba		5, 330		7, 403
Puerto Rico		1, 671		1, 431
Santa Domingo		1, 075		1, 613
Otras Antillas y Bermuda		6, 219		6, 174
Argentina		16, 592		32, 747
Brasil		22, 514		17, 261
Colombia		5, 197		8, 374
Resto de la América del Sur		23, 823		14, 661
Maquinaria: Máquinas de coser y accesorios:				
México		11, 391		17, 912
América Central y Belize		8, 832		8, 346
Cuba		50		
Puerto Rico		763		4
Santo Domingo		177		276
Otras Antillas y Bermuda		1, 840		1, 867
Argentina		9, 700		18, 737
Brasil		9, 689		3, 304
Colombia		4, 103		4, 726
Resto de la América del Sur		14, 499		4, 447
Otras Maquinarias—				
México		228, 507		289, 305
América Central y Belize		25, 877		154, 115
Cuba		12, 730		6, 764
Puerto Rico		5, 327		2, 375
Santo Domingo		4, 004		5, 424
Otras Antillas y Bermuda		11, 743		7, 641
Argentina		15, 876		15, 702
Brasil		105, 085		30, 047
Colombia		8, 682		15, 212
Resto de la América del Sur		58, 760		65, 286
Cuero y sus manufacturas. Cuero para suela (libras)—				
Antillas y Bermuda	6, 395	1, 384	2, 715	447
América del Sur	1, 350	292	2, 715	602

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Cuero y sus manufacturas. Cuero para suela (libras)—Continuado.				
Otras clases de cuero—				
México		$947		$1, 740
América Central y Belze		344		760
Cuba		240		161
Puerto Rico		149		
Santo Domingo		183		169
Otras Antillas y Bermuda		982		1; 224
Argentina				150
Brasil		2, 668		1, 500
Colombia		331		185
Resto de la América del Sur		1, 766		524
Abastecimientos para navios—				
México	79	242	403	1, 154
América Central y Belize	1, 132	2, 503	952	2, 228
Cuba	566	1, 133	337	650
Puerto Rico	24	51	130	270
Santo Domingo	150	420	107	460
Otras Antillas y Bermuda	602	1, 282	714	1, 510
Argentina	5, 851	10, 740	9, 160	17, 919
Brazil	12, 831	24, 825	9, 445	18, 195
Colombia	395	775	843	1, 696
Resto de la América del Sur	2, 903	6, 483	3, 629	8, 142
Aguarrás (galones)—				
México	510	189	749	235
América Central y Belize	928	296	1, 045	365
Cuba	7, 666	2, 326	5, 194	1, 548
Puerto Rico	830	267	540	166
Santo Domingo	46	17	80	16
Otras Antillas y Bermuda	2, 612	782	2, 272	734
Argentina	30, 000	9, 354	5, 000	1, 650
Brazil	42, 305	13, 287	21, 583	5, 996
Colombia	804	327	885	314
Resto de la América del Sur	17, 542	5, 815	3, 948	1, 350
Aceites: Mineral crudo, incluyendo todos los aceites naturales, independientemente de la gravedad (galones)—				
México	648, 583	32, 542	663, 502	28, 606
Cuba	119, 782	10, 000	382, 978	27, 034
Puerto Rico				
México	56, 975	11, 612	82, 839	19, 798
América Central y Belize	116, 923	12, 665	59, 112	6, 578
Cuba	2, 997	470	708	331
Puerto Rico	10, 575	1, 489	19, 805	2, 592
Santo Domingo	20, 312	1, 929	65, 492	6, 253
Otras Antillas y Bermuda	229, 382	21, 798	288, 559	25, 276
Argentina	732, 072	91, 135	440, 396	47, 399
Brasil	2, 092, 532	177, 654	2, 325, 829	183, 376
Colombia	50, 692	4, 808	160, 776	15, 141
Resto de la América del Sur	994, 676	109, 491	559, 459	63, 932

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Aceites vegetales: De semilla de algodón (galones)—				
México	29, 769	$6, 331	75, 815	$15, 260
América Central y Belize	605	249	312	79
Cuba				
Puerto Rico			20	8
Santo Domingo	3, 724	1, 450	5, 771	2, 230
Otras Antillas y Bermuda	23, 358	6, 495	72, 825	18, 214
Argentina	2, 666	1, 104	1, 976	623
Brasil	42, 521	11, 781	73, 538	19, 577
Resto de la América del Sur	9, 907	2, 869	18, 533	6, 221
Parafina y cera de parafina (libras)—				
México	225, 958	13, 408	100, 848	4, 768
América Central y Belize	24, 220	1, 592	34, 329	1, 687
Antillas y Bermuda	2, 891	112	9, 466	295
Brasil	30, 940	1, 878	23, 668	1, 185
Resto de la América del Sur	18, 995	1, 017	10, 900	449
Provisiones, comprendiendo carnes y, productos de lechería—				
México	12, 919	1, 535	8, 944	1, 048
América Central y Belize	21, 723	2, 217	31, 723	4, 193
Cuba	2, 496	193	5, 192	399
Puerto Rico	576	42	672	48
Santo Domingo				
Otras Antillas y Bermuda	35, 367	2, 937	34, 142	3, 010
Argentina				
Brasil	18, 000	1, 462	7, 560	648
Colombia	5, 876	452	5, 056	415
Resto de la América del Sur	19, 372	1, 517	12, 203	1, 052
Carne de vaca, salada en salmuera ó de otro modo curada (libras)—				
México	1, 100	43	880	56
América Central y Belize	55, 050	2, 727	32, 090	1, 593
Cuba	2, 000	97	16, 000	728
Puerto Rico	400	22	400	20
Santo Domingo	4, 400	193	12, 000	302
Otras Antillas y Bermuda	678, 045	32, 683	462, 169	21, 570
Brasil	3, 800	220	3, 000	150
Colombia	13, 500	552	9, 300	496
Resto de la América del Sur	253, 899	12, 870	172, 100	9, 284
Sebo (libras)—				
México	130, 148	5, 169	33, 721	1, 154
América Central y Belize	274, 838	12, 167	269, 607	10, 772
Cuba	95, 261	3, 248	95, 413	3, 620
Puerto Rico				
Santo Domingo	78, 354	2, 506	12, 670	470
Otras Antillas y Bermuda	77, 688	3, 674	274, 658	10, 127
Brasil			67, 387	2, 835
Colombia	5, 590	307	83, 590	3, 562
Resto de la América del Sur	2, 791	117	21, 712	862

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÒN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Productos porcinos—				
Tocino (libras)—				
México	8, 080	$793	8, 138	$692
América Central y Belize	26, 260	1, 763	31, 230	2, 217
Cuba	640, 000	31, 959	1, 196, 554	70, 683
Puerto Rico	64, 102	3, 204	38, 205	2, 280
Santo Domingo	1, 375	49	5, 400	301
Otras Antillas y Bermuda	56, 277	3, 981	49, 288	3, 917
Brasil	2, 825, 364	185, 831	1, 508, 615	95, 617
Colombia	1, 800	90	361	37
Resto de la América del Sur	11, 289	769	43, 259	3, 211
Jamones (libras)—				
México	12, 161	1, 353	16, 679	1, 882
América Central y Belize	27, 515	2, 874	28, 713	3, 351
Cuba	328, 400	29, 555	284, 231	30, 891
Puerto Rico	75, 012	6, 050	60, 612	5, 455
Santo Domingo	3, 189	373	5, 720	607
Otras Antillas y Bermuda	71, 431	7, 451	104, 672	10, 043
Brasil			8, 415	725
Colombia	11, 652	921	12. 721	1, 080
Resto de la América del Sur	63, 039	6, 714	66, 344	7, 122
Carne de puerco (libras)—				
América Central y Belize	130, 350	5, 590	119, 095	5, 214
Cuba	31, 200	1, 459	15, 000	644
Puerto Rico	716, 200	32, 760	283, 000	12, 397
Santo Domingo	6, 300	306	11, 200	525
Otras Antillas y Bermuda	1, 892, 160	88, 806	1, 501, 450	68, 478
Brasil	1, 600	73	11, 000	412
Colombia	10, 100	488	7, 100	368
Resto de la América del sur	173, 200	8, 119	319, 300	14, 610
Manteca (libras):				
México	465, 492	24, 737	511, 063	23, 303
América Central y Belize	220, 602	12, 546	347, 666	17, 475
Cuba	2, 611, 243	130, 562	2, 638, 855	113, 851
Puerto Rico	381, 060	19, 053	393, 264	19, 345
Santo Domingo	30, 414	1, 649	53, 424	3, 064
Otras Antillas y Bermuda	379, 931	22, 295	604, 150	33, 595
Argentina	2, 360	123	2, 000	107
Brasil	1, 549, 020	96, 941	1, 827, 346	94, 795
Colombia	32, 105	1, 626	287, 615	14, 989
Resto de la América del Sur	964, 507	54, 731	876, 693	47, 639
Grasa y Oleomargarina (libras)—				
México			424	59
América Central y Belize	1, 203	124	1, 930	185
Puerto Rico				
Otras Antillas y Bermuda	94, 560	8, 751	218, 630	20, 797
Colombia	8, 000	760	6, 560	691
Resto de la América del Sur	38, 479	4, 536	43, 300	4, 708
Productos de lechería—				
Mantequilla (libras)—				
México	15, 698	2, 657	22, 247	3, 900
América Ctral y Belize	19, 375	3, 140	30, 638	5, 010

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Mantequilla libras—Continuado.				
Cuba	2, 804	$535	5, 602	$1, 009
Puerto Rico			3, 600	412
Santo Domingo	3, 150	415	7, 200	1, 004
Otras Antillas y Bermuda	141, 657	21, 129	148, 521	21, 484
Brasil	29, 562	5, 255	49, 134	5, 922
Colombia	6, 567	947	7, 474	1, 089
Resto de la América del Sur	51, 611	6, 734	55, 700	7, 335
Queso (libras)—				
México	8, 082	824	16, 920	1, 836
América Central y Belize	15, 373	1, 567	19, 566	2, 088
Cuba	2, 600	428	7, 703	1, 190
Puerto Rico	1, 720	194	4, 517	585
Santo Domingo	3, 487	374	4, 037	496
Otras Antillas y Bermuda	59, 892	6, 570	72, 179	8, 092
Brasil			959	132
Colombia	6, 898	812	9, 532	1, 079
Resto de la América del Sur	7, 687	877	18, 524	2, 388
Semillas, incluyendo las de trébol, algodón, linaza, alfalfa, y otras—				
México		734		126
América Central y Belize		630		500
Cuba		62		100
Puerto Rico		38		24
Santo Domingo		35		114
Otras Antillas y Bermuda		291		131
Argentina				
Brasil				5
Colombia		36		364
Resto de la América del Sur		103		311
Azúcar refinado (libras)—				
México	30, 202	1, 610	18, 844	882
América Central y Belize	118, 275	5, 784	77, 524	3, 491
Santo Domingo	3, 450	193	5, 754	291
Otras Antillas y Bermuda	137, 467	6, 489	165, 590	8, 849
Argentina				
Colombia	84, 568	4, 099	56, 632	8, 879
Resto de la América del Sur	120	7	8, 762	435
Tabaco no manufacturado (libras)—				
México	158, 109	13, 578	17, 233	1, 515
América Central y Belize	7, 820	853	15, 264	2, 361
Antillas y Bermuda	172, 993	16, 703	161, 679	16, 893
Argentina			10, 800	965
Colombia	9, 180	1, 092	800	49
Resto de la América del Sur	54, 483	4, 823	82, 744	6, 826
Tabaco: Tabacos, cigarros y otras manufacturas de tabaco—				
México		4, 620		262
América Central y Belize		8, 800		8, 983
Cuba		7, 402		16, 603
Otras Antillas y Bermuda		17, 441		22, 531

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cintidad.	Valor.
Tabaco: Tabacos, cigarros, y otrrs manufacturas de tabaco—Cont'a.				
Argentina		$2, 656		$2, 053
Brasil		50		
Colombia		1, 477		17
Resto de la América del Sur		3, 075		6, 538
Madera y sus manufacturas:				
México		32, 982		26, 771
América Central y Belize		3, 012		8, 153
Cuba		93		7, 302
Otras Antillas y Bermuda		1, 673		657
Argentina		20		
Brasil				
Colombia		348		1, 021
Resto de la América del Sur		325		174
Madera de construcción: Tablas, tablones, viguetas, y cuartones (mil pies)—				
México	5, 930	85, 343	12, 780	237, 886
América Central y Belize	1, 017	15, 647	629	8, 468
Cuba	2, 263	25, 950	2, 117	20, 380
Puerto Rico	328	4, 181	810	9, 667
Santo Domingo	195	2, 682	371	5, 132
Antillas y Bermuda	3, 452	47, 616	2, 785	40, 813
Argentina	5, 961	78, 371	2, 549	49, 395
Brasil	6, 759	83, 201	5, 075	72, 644
Colombia	454	4, 683	491	6, 192
Resto de la América del Sur	3, 716	45, 093	5, 218	62, 122
Otras maderas de construcción: tejamanís, duelas, etc.—				
México		28, 525		35, 346
América Central y Belize		10, 213		7, 557
Cuba		4, 448		7, 007
Puerto Rico		3, 955		429
Santo Domingo		1, 355		294
Otras Antillas y Bermuda		20, 928		4, 886
Argentina		14, 678		36, 092
Brasil		1, 253		3, 972
Colombia		518		615
Resto de la América del Sur		11, 044		23, 971
Manufacturas de madera: Puertas, marcos de vidriera, persianas, molduras y otros adornos, bocoyes y barriles vacíos, muebles, artículos de madera y otras—				
México		31, 007		40, 575
América Central y Belize		23, 887		25, 974
Cuba		7, 583		6, 625

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACÍON DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cintidad.	Valor.
Manufacturas de madera: Puertas, marcos de vidriera, persianas, molduras y otros adornos, bocoyes y barriles vacíos, muebles, artículos de madera y otras—Continuan.				
Puerto Rico	.....	$3, 582	.....	$1, 376
Santo Domingo	.....	1, 324	.....	1, 383
Otras Antillas y Bermuda	.....	17, 151	.....	12, 433
Argentina	.....	5, 535	.....	13, 962
Brasil	.....	9, 188	.....	7, 089
Resto de la América del Sur	.....	17, 218	.....	5, 549
Colombia	.....	.....	.....	10, 632
	.....	4, 942	.....	5, 549
Lana y sus manufacturas: Lana cruda (libras)—				
México	391, 259	39, 503	60	6

REVISTA DEL COMERCIO DEL MUNDO.

[*British Trade Review*, julio 18 de 1897.]

Los Estados Unidos no solamente están haciendo esfuerzos decididos para apoderarse de una parte mayor del comercio que corresponde á la Gran Bretaña, especialmente en cuanto á los productos de la lechería, sino que también el Gobierno americano no economiza, según parece, trabajo alguno á fin de suministrar á los fabricantes y comerciantes del otro lado del Atlántico detalles completos acerca de los mercados adonde se importan efectos manufacturados y de otra clase. Con este objeto, según lo manifestamos lijeramente en nuestro último número, se ha publicado en la tipografía del Gobierno en Washington una serie de informes consulares especiales sobre las condiciones del tráfico en el mundo entero. Con el objeto de favorecer á los fabricantes de los Estados Unidos se ha hecho un resúmen de estos informes y ed otros datos obtenidos en diversas fuentes, que figura como introducción en la citada publicación bajo el título de "Revista del Comercio del Mundo." Da una buena idea del alcance de este trabajo la circular del Gobierno á los Cónsules de los Estados Unidos, indicándoles la clase de informes que se necesitan.

Los principales puntos á los que se les pide dirijan su atención al preparar estos informes especiales son los siguientes: 1°. Aumento ó disminución de las exportaciones é importaciones desde el 30 de junio de 1895, ó desde el 1° de enero de 1896, mencionando los países y los artículos de comercio. 2°. Cambios en la moneda, especialmente en el valor de la unidad monetaria en oro de los Estados Unidos, y las condiciones del cambio, lo mismo que la cantidad de moneda en circulación. 3°. Cambios notables en los precios de artículos de comercio. 4°. Valor de los salarios para los trabajadores, sirvientes, mecánicos, obreros de fábrica, dependientes de tiendas, tenedores de libros, empleados de ferrocarril y otros. 5°. Cambios en los derechos y reglamentos de aduana, impuestos municipales y de portazgo, especialmente aquellos que afectan al comercio americano. 6°. Precio de los productos extranjeros que se consumen (víveres, materias primas, y artículos manufacturados, con todos los detalles acerca de ellos que puedan obtener), y así mismo la posibilidad de introducir efectos americanos. 7°. Cantidad y valor de los productos que se exportan, especialmente aquellos que puedan encontrar un mercado en los Estados Unidos. 8°. Condiciones de los transportes, tanto interiores como de cabotaje y marítimos, incluyendo nuevas líneas de ferrocarril, nuevas rutas de wagones ó de caravanas, nuevos sistemas de rios ó canales (abiertos ó en proyecto), y los medios de comunicación con los puertos de los Estados Unidos, manifestando el tiempo que en esto se emplea, y si los fletes para el mismo país son excesivos ó no. 10°. Cambios en los precios de los patentes comerciales ó impuestos especiales sobre los extranjeros; cambios en el *status* de estos en cuanto á ciudadanía ó derechos civiles. 11°. Créditos comerciales, tipos y plazos que esperan obtener los compradores de mercancías extranjeras; costumbres y peculiaridades comerciales; introducción de invenciones americanas y de systemas mécanicos ó de tráfico de los Estados Unidos.

El ejemplar de "La Revista del Comercio del Mundo" que tenemos á la vista, demuestra con cuanto acierto el cuerpo consular de los Estados Unidos ha desempeñado su cometido. Es una obra maestra de compilación, un verdadero almacen de informes estadísticos que prueba de una manera palpable hasta donde puede un gobierno servir los intereses comerciales de un

país con solo tener el tino de escoger para trabajos de esa clase á hombres competentes. Inútil es tratar de ocultar el hecho de que la actividad industrial de los Estados Unidos se está haciendo sentir en no pocos de aquellos mercados que los fabricantes británicos habían considerado hasta ahora como inatacables, y es por esto que con perdonable orgullo el Sr. FREDERIC EMORY, Jefe de la Oficina de Estadística del Departamento de Estado, se expresa así: "Los informes de nuestros Cónsules contenidos aquí, lo mismo que los que de tiempo en tiempo se han publicado en el 'Informe Consular Mensual' ponen de manifiesto el hecho halagador de que nuestros fabricantes compiten con éxito en muchos ramos con los industriales de los países europeos, y esto no solamente en mercados neutrales sino en los de ellos mismos. Ejemplos elocuentes de esto son nuestras exportaciones al viejo continente de hierro y acero, maquinaria, efectos de cuero y de algodón, calzado, ferretería, cuchillería, bicicletas, máquinas de coser, manufacturas de madera, artículos eléctricos, etc. Sin entrar en la consideración de las causas que han producido este aumento, el hecho de que nuetros fabricantes en varios ramos han competido con éxito con los productos extranjeros en sus propios mercados parece indicar que es muy factible el crecimiento de la venta de artículos americanos en el extranjero."

La confesión hecha por Sir COURTENAY BOYLE, en un memorandum que últimamente ha dirijido á la Cámara de comercio, se toma, por decirlo así, como una prueba contra nosotros, y como una demostración de que los fabricantes de los Estados Unidos se vuelven de día en día competidores más fuertes de los industriales ingleses. Francamente hablando, debemos reconocer que aunque mucho de lo contenido en este volumen apenas puede servir de estímulo para un inglés desde el punto de vista del patriotismo, esos informes son sin embargo de la mayor importancia no solamente para los manufactureros americanos, y por ende para los ingleses, sino también para los importadores en las colonias y en el oriente. El comprador no obra en sus negocios al impulso de sentimientos indebidos. Compra en el mejor mercado, si no en el más barato. Al mismo tiempo bueno es que nuestros fabricantes consideren con cuidado los esfuerzos concentrados que los Estados Unidos están haciendo para apoderarse de una gran

parte de nuestro tráfico colonial y extranjero, á fin de no economizar nada por su parte para satisfacer las necesidades de aquellos á quienes el productor americano está tratando de complacer.

URUGUAY.

DESCUBRIMIENTO DEL MICROBIO DE LA FIEBRA AMARILLA.

La Oficina agradece al Sr. Don Prudencio de Murguiondo, Cónsul General del Uruguay en los Estados Unidos, por la remisión de un número del periódico "La Nación," del 11 de junio de 1897, el cual publica una conferencia del eminente Professor Sanarelli sobre sus investigaciones para encontrar el microbio de la fiebre amarilla que terminaron en su descubrimiento. La conferencia no puede trascribirse literalmente en este Boletin por razón de su extensión y carácter científico.

Las estadísticas presentadas por el Profesor Sanarelli muestran las cifras aterradoras de las defunciones causadas por la fiebre amarilla en los diez últimos años, y contienen también un cálculo relativo á la pérdida del capital social ocasionada por aquella epidemia en los diversos países del Golfo de México, las Antillas y la costa atlántica de la América del Sur.

La fiebre amarilla, dice, ha causado en Cuba sólo la muerte de 10,793 soldados del ejército español durante los dos últimos años.

Habla después de la propagación, cultivo é inoculación del microbio, así como de una série de experimentos interesantes practicados con caballos, perros, conejos y varios otros animales. También inoculó á cinco personas.

El Profesor Sanarelli asegura que el microbio se encuentra en la sangre y en la parte interior de los tejidos, y explica por medio de este hecho los fracasos sufridos por tantos médicos que han tratado de encontrar el microbio en el vómito negro, característico de la enfermedad.

El microbio se presenta en bastoncitos de extremidades redondeadas; aparece en pares en los cultivos artificiales y en pequeños grupos en los tejidos. Su longitud varía entre 2 y 4 milésimos de milímetro.

Según el Profesor SANARELLI, la fiebre amarilla es indudablemente contagiosa—hecho éste demostrado por su trasmisión marítima de uno á otro país—y ninguna parte del mundo puede considerarse segura contra la invasión de este gérmen mortal.

VENEZUELA.

EL NUEVO MINISTERIO.

El General *Joaquin Crespo*, Presidente constitutional de los Estados Unidos de Venezuela, ha nombrado un nuevo gabinete, en decreto de junio de 1897, refrendado por su Secretario, Gen. *José R. Nuñez*. Los miembros del nuevo gabinete son los siguientes:

Ministro del Interior, Dr. *Heriberto Gordon*.

Ministro de Relaciones Exteriores, Señor Don *P. Ezequiel Rojas*.

Ministro de Hacienda, Señor Don *Luis A. Castillo*.

Ministro de Guerra y Marina, Gen. *José Rafael Ricart*.

Ministro de Fomento, Dr. *Adriano Riera Aguingalde*.

Ministro de Instrucción Pública, Dr. *Federico Chirinos*.

Ministro de Obras Públicas, Gen. *George Uzlar*, hijo.

El Gen, *E. Ibarra Herrera*, Gobernador del Distrito Federal, tiene asiento en el gabinete venezolano por razón de su oficio.

Han sido promulgadas las siguientes modificacions de la tarifa de Venezuela:

CLASE 1.—*Libre.*

Se han incluido en esta clase:

Aguas minerales, comprendidas antes en la clase 3ª; mineral de hierro y hierro viejo, propio para fundición, antes 2ª clase; vástagos de patatas, antes 3ª clase; molinos de viento, antes 2ª clase.

CLASE 2.—*10 céntimos por kilogramo.*

Acido carbónico líquido; codillos de cañerías de agua; polvo de vidrio.

CLASE 3.—*25 céntimos por kilogramo.*

Algodón, antes prohibido; asbesto; arneses, antes 2ª clase; azúcar moscabado, antes prohibido; goma arábiga, antes 5ª clase; manteca pura, las mezclas y la oleomargarina, comprendidas antes en esta clase, quedan excluidas; venenos usados en la conservación de pieles, antes 5ª clase.

CLASE 4.—*75 céntimos por kilogramo.*

Azúcar blanco refinado, antes prohibida; aceite bituminoso para limpiar arneses; esterillas de soga pintadas para mesas; nafta; manteca de puerco mezclada con otras grasas y oleomargarina, antes 3ª clase; palillos para fósforos, antes prohibidos.

Las escopetas de aire de salón, están comprendidas ahora en la clase 7ª.

CLASE 5.—*1.25 bolívares por kilogramo.*

Ron de todas clases, con excepción del de caña de azúcar cuya importación está prohibida; coñac ó sus esencias; ajenjo; ginebra y esencias hasta 22 grados Cartier; más allá de este grado los derechos serán calculados proporcionadamente; antes 6ª clase; entreforro de algodón; pólvora, antes 6ª clase; tabaco andullo (el tabaco hueva) y tabaco torcído de mascar, antes 6ª clase.

CLASE 7.—*5 bolívares por kilogramo.*

Escopetas de aire de salón, antes 4ª clase; la importación de fósforos está prohibida.

CLASE 9.—*20 bolívares por kilogramo.*

La importación de ropa hecha, comprendida antes en esta clase, queda prohibida por el artículo 3 de la nueva ley.

Los dos artículos trascritos á continuación están tomados de la nueva ley de tarifas, recientemente votada.

ART. 4. El Ejecutivo podrá prohibir la importación de ropa hecha en general, ó de parte de ella, así como la de sombreros de todas clases, gorras, bonetes y gorros adornados, por las aduanas de la República en cuya jurisdicción hayan adquirido aquellas industrias el desarrollo necesario para el abastecimiento de aquellos artículos, sin detrimento del consumidor.

ART. 13. Los artículos importados en el país como partes disgregadas de un todo, con el propósito de eludir el pago de derechos, ya se introduzcan en un solo paquete ó ya en paquetes separados, pagarán el derecho correspondiente á la clase á que los artículos pertenecen.

Entre el artículo 4º de la antigua ley y el 5º de la nueva, hay la siguiente diferencia: Por el primero, el nitrato de potasa sólo podia ser importado por droguistas, y en pequeñas cantidades; por el segundo, la cantidad no está limitada, y su introducción puede llevarse á cabo por cualquiera con el correspondiente permiso.

Entre el artículo 11 de la antigua ley y el 12 de la nueva, hay la siguiente diferencia: Por el primero, el Gobernador estaba autorizado á aumentar, disminuir y suprimir los derechos, sin que se especificaran los artículos; por el segundo está autorizado á disminuir y suprimir los derechos sobre los artículos de primera necesidad, solo cuando circunstancias imprevistas lo hagan necesario, etc.

LA REPÚBLICA MAYOR DE LA AMÉRICA CENTRAL.

EL TRATADO DE UNIÓN CENTRO-AMERICANA.

San Salvador, *18 de junio de 1897.*

Señor Ministro de Relaciones Interiores:

El tratado de unión suscrito por el congreso jurídico centro-americano, dice textualmente:

Los Gobiernos de Guatemala, Costa-Rica y el de la República Mayor de Centro América, por medio de sus respectivos Delegados y Plenipotenciarios, á saber: los Señores Licenciados don Antonio Batres Jáuregui, don Mariano Cruz y don Antonio González Saravia, por Guatemala; el Señor Licenciado don Leónidas Pacheco, por Costa Rica; y los Señores Doctores don Tiburcio G. Bonilla y don Manuel Delgado, por la República Mayor de Centro-América.

Deseando que se realice lo más pronto posible la Unión de la América Central de un modo definitivo por el inmediato ensanche de sus mutuas relaciones políticas, unificadas desde ahora ante las naciones extranjeras, y teniendo los Estados bases armónicas de unión, idénticas garantías y principios homogéneos de libertad y progreso, al efecto, después de haberse exhibido sus plenos poderes, que se encuentran en forma, y de las conferencias y discusiones del caso, han acordado las estipulaciones siguientes:

Artículo 1. Las Repúblicas de Guatemala, Costa-Rica, Nicaragua, Honduras, y el Salvador, forman desde hoy una sola nación, libre é independiente, que se denomina "República de Centro-América.

Art. 2. Las Repúblicas signatarias que constituyen la nueva unidad política, conservan su entera libertad é independencia, excepto en los puntos que expresa este Tratado, y con referencia á los cuales debe considerárselas como una sola nacionalidad.

Art. 3. Conservan su régimen autonómico, en cuanto á su administración interna, y su unificación tendrá por único objeto el que en sus relaciones internacionales aparezcan como una sola entidad para garantizar su independencia común, derecho y respetabilidad.

Art. 4. Con este objeto, las Repúblicas, que en lo sucesivo se denominarán Estados, convienen en organizar un Poder Ejecutivo Nacional, cuyo jefe tendrá el carácter de Presidente de la República de Centro-América.

Art. 5. Los Presidentes de las Repúblicas actuales se denominarán jefes de Estado.

Art. 6. La Presidencia de la República de Centro-América será ejercida alternativamente, por turno, por los respectivos jefes de Estado, en órden alfabético de naciones; así: Costa-Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y el Salvador.

Art. 7. El turno será anual y principiará el 15 de setiembre del corriente año, si en esa fecha hubiese recibido este tratado su aprobación definitiva, y si no la hubiese recibido, en la que oportunamente se fije por la mayoría de los Estados.

Art 8. El Presidente de la República de Centro-América será asistido por un consejo de dos delegados por cada Estado, que tendrán el carácter de Ministros Responsables.

Art. 9. La falta ó ausencia de algunos de dichos Delegados, siempre que concurriese mayoría absoluta, no obstará á sus deliberaciones y resoluciones.

Art. 10. Para autorizar sus actos y ser órgano de comunicación, el Presidente de Centro-América designará uno de los miembros que asuma la Secretaría de Estado.

Art. 11. Los consejeros serán nombrados por un año, por el Ejecutivo de Estado, pudiendo ser reelectos.

Art. 12. En todas las resoluciones que afecten la política exterior de Centro-América, el Presidente deberá proceder con consulta del Consejo y con el voto de la mayoría absoluta de los que asistan. El voto del Presidente será decisivo en caso de empate.

Art. 13. Son atribuciones del Presidente de Centro-América, de acuerdo con el Consejo:

(A) Defender la independencia y el honor de la Nación, y la inviolabilidad de su territorio.

(B) Observar las estipulaciones del presente Tratado, y hacer que se observen por los Estados.

(C) Procurar por medios pacíficos el mantenimiento del órden público en los Estados.

(D) Fijar en casos necesarios la forma y recursos con que cada uno de ellos deba contribuir á la defensa del territorio y del honor nacional.

(E) Nombrar Ministros Diplomáticos, Cónsules y Agentes Consulares.

(F) Recibir á los Ministros y demás Enviados de otras naciones y dar el exequatur á las patentes de los Cónsules extranjeros.

(G) Cultivar y fomentar las relaciones internacionales.

(H) Expedir pasaportes á los Ministros y Enviados de otras naciones, y retirar el exequatur á las patentes de los Cónsules en casos previstos por la ley.

(I) Fijar el presupuesto y forma en que los Estados deben concurrir á los gastos comunes.

(J) Mantener la buena armonía entre los Estados.

(K) Celebrar y ratificar en su caso Tratados de paz, amistad, comercio, navegación y extradiciones ó convenciones, contratos y estipulaciones que se refieran á los intereses generales de Centro-América; debiéndose someter á la aprobación de la Asamblea del Estado respectivo, los que se refieran á intereses peculiares de éste ó que se hayan verificado á su solicitud.

(L) Procurar el mayor ensanche posible de las vías de comunicación entre los Estados y del comercio marítimo en sus costas.

(M) Procurar la mayor y más pronta unificación de monedas, pesas y medidas, bajo el sistema decimal y la unión fiscal y aduanera, así como la uniformidad en el plan de estudios.

Art. 14. El Consejo queda, además, autorizado para desarrollar en sus trabajos las bases que conduzcan á unificar los intereses de Centro-América, principalmente en el ramo de legislación.

ART. 15. La representación diplomática y consular tendrá efecto, en lo sucesivo, en nombre de la República de Centro-América.

ART. 16. Para ejercer la atribución á que se refiere el inciso E del Articulo 13, cuidará el Consejo con equidad de que de los diversos Estados procedan los Representantes.

ART. 17. Es entendido que siempre que un Estado necesite, por su cuenta, una representación diplomática ó consular, será designada con el personal que el mismo Estado indique.

ART. 18. Es deber principal del Consejo mantener la armonía fraternal entre los Estados, y si sus buenos oficios no alcanzaren el efecto deseado, se ocurrirá, indefectiblemente, al procedimiento de arbitraje.

ART. 19. Queda reconocido que en este Tratado no se lleva más mira que la de aproximar la definitiva organización de la patria Centro-americana: que en consecuencia no se tendrá en cuenta otro precedente ni cabrá otra interpretación en sus cláusulas que tiendan á ese último fin, por los medios pacíficos y de recíproca conveniencia.

ART. 20. La República de Centro-América se tendrá por organizada siempre que concurra más de un Estado á su formación; y la no aceptación de alguna ó algunas de las cláusulas aquí consignadas, no impedirá que el Estado que la rechace, entre á formar parte de la Unión, siempre que á juicio del Consejo Ejecutivo no se afecte, esencialmente, este Pacto.

ART. 21. El originario de cualquiera de los Estados no se tendrá por extranjero en otro y estará en las condiciones del nacional si manifiesta su deseo de serlo ante los encargados del registro civil.

ART. 22. La capacidad civil y política del centro-americano, llenado el requisito del artículo anterior, se regirá por la ley del Estado en que resida respecto de los actos en él verificados.

ART. 23. En consecuencia, la opción á que se refiere el artículo 21, les dará el carácter de ciudadanos naturales, con todos sus deberes y garantías, y el domicilio, todos los derechos y cargos de vecindad, sin exclusión alguna.

ART. 24. Los documentos expedidos por cualquier funcionario, precediendo su legalización, tendrán fuerza y vigor en cualquier Estado, conforme á sus leyes; pero para el ejercicio de títulos profesionales, se necesitará además el pase respectivo, y para el ejercicio del notariado, se exige también llenar los requisitos especiales de las leyes del Estado.

ART. 25. Los Estados de Centro-América harán causa común en las cuestiones internacionales que afecten su soberanía é independencia.

ART. 26. El auxilio que en su caso preste un Estado en servicio de otro, será por cuenta del que lo proporciona.

ART. 27. El Presidente de la República de Centro-América, de acuerdo con el Consejo Ejecutivo, determinará el modo y forma de los auxilios para que exista unidad de acción.

ART. 28. La disposición del mando superior de las fuerzas se subordinará á la del Estado en que se encuentren; salvo que el Presidente de la República asumiere su mando directo. El auxilio debe prestarse en el lugar del conflicto.

ART. 29. En tales casos, todo lo relativo á la paz se determinará por el Ejecutivo Nacional.

ART. 30. La paz, entre los Estados de Centro-América, será garantizada por el reconocimiento del principio de no intervención. Esto no impide el recíproco y espontáneo auxilio que se presten los Estados para el mantenimiento de la paz, cuando á ello sean requeridos.

ART. 31. En consecuencia, ningún Jefe de los Estados podrá ingerirse de motu propio en ninguna forma en las cuestiones de régimen interno de otro Estado.

ART. 32. En cumplimiento del artículo 18, cuando uno de los Estados se crea amenazado ú ofendido por otro, dirigirá un memorandum al Consejo Ejecutivo en el que se dé cuenta de los detalles del conflicto pendiente y se ofrezcan todas las explicaciones necesarias, manteniéndose las cosas mientras tanto *in statu quo.*

ART. 33. Oida la otra parte, y no siendo eficaz la intervención conciliadora del Consejo Ejecutivo, se prevendrá á las partes que dentro del plazo que se fije, nombren un árbitro. En caso de desacuerdo, la designación la hará el mismo Consejo. Para las resoluciones que hayan de tomarse en estos casos, el Consejo se tendrá por formado con los miembros que no tuvieren intereses directos en la cuestión; y si el Presidente de la República estuviese en el caso de separarse, los miembros hábiles designarán por mayoría la persona que tendrá doble voto para el caso de empate. El laudo arbitral tendrá fuerza de sentencia definitiva.

ART. 34. Ningún Estado autorizará ni consentirá en su territorio actos de hostilidad contra alguno de los otros.

ART. 35. La concentración de emigrados políticos, se hará sin más trámites que la demanda del Gobierno interesado.

ART. 36. El derecho de asilo es inviolable así en los Estados como en la República, salvo en los casos previstos en los pactos de extradición.

ART. 37. Las responsabilidades pecuniarias ó de cualquier otro género que hayan contraido, ó que en lo sucesivo contraigan los respectivos Estados, serán peculiares del obligado.

ART. 38. Para que en las Constituciones de los Estados domine el mismo espíritu político que ha de facilitar su misión definitiva, establecen como bases de su derecho público constitucional, las siguientes:

(A) Separación de la Iglesia y del Estado, y el respeto absoluto á las creencias.

(B) La libertad de imprenta sin previa censura. Los delitos y faltas de imprenta quedan subjetos al conocimiento y represión de los Tribunales.

(C) La libertad de testar, con la sola restricción que las leyes especiales fijen para las herencias ó legados á favor de las instituciones de carácter religioso y para los alimentos debidos.

(D) La inviolabilidad de la vida humana para delitos políticos.

(E) Absoluta igualdad en la capacidad civil del hombre y de la mujer.

(F) El carácter puramente civil de los actos que establezcan ó modifiquen la capacidad civil de las personas, sin que esto impida la celebración de cualquier ceremonia religiosa.

(G) La abolición de toda vinculación ó institución de manos muertas, salvo aquellas que tuviesen algún objeto de beneficencia ó de instrucción pública.

(H) La garantía de hábeas corpus.

(I) La inviolabilidad de la propiedad, salvo el caso de expropiación, por utilidad y necesidad públicas, legalmente comprobadas y previa indemnización, que en caso de guerra podrá no ser previa.

(J) La absoluta independencia entre los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

(K) La inviolabilidad de las personas, salvo el caso de delito ó falta, no pudiendo durar la detención para inquirir más de cinco días.

(L) La no retroactividad de las leyes sustantivas, salvo en materia penal cuando favorecen al reo; mas no se permiten la confiscación ni el tormento.

(N) Se reconoce el derecho de petición individual ó colectiva.

(O) Se reconoce el derecho de reunión pacíficamente y sin armas y para fines lícitos.

(P) El derecho de defensa es inviolable.

(Q) Todo ciudadano es libre para fijar su domicilio, y para entrar al país ó salir de él, salvo el caso de estar sujeto á responsabilidades.

(R) El domicilio es inviolable y no puede allanarse sino en los casos y con las formalidades que la ley prescribe.

(S) En ningún caso se podrán ocupar, ni menos examinar los papeles privados de los habitantes de la República, sin orden de juez competente.

(T) La enseñanza es libre, salvo las restricciones que exija la moralidad; pero la que se dé en los establecimientos costeados por el Estado, es laica, gratuita y obligatoria.

(M) La igualdad ante la ley.

ART. 39. La declaración de estos principios no obsta para que cada Estado consigne en su constitución los más que juzgue convenientes.

ART. 40. Los tratados anteriores celebrados entre los Estados, quedarán vigentes en lo que no se opongan al presente Pacto.

ART. 41. El Consejo Ejecutivo, trans-curridos 5 años, ó antes si fuere posible, convocará una Asamblea Nacional que dicte la Constitución definitiva de Centro-America. Dicho plazo será prorrogable á juicio del Consejo Ejecutivo.

La Asamblea Nacional se compondrá de 10 representantes propietarios por cada Estado y de 5 suplentes.

ART. 42. El Escudo de Armas y pabellón de Centro-América, serán los de la antigua Federación.

El presente Tratado será sometído á la aprobación de las Asambleas ó Constituyentes respectivas, que serán convocadas oportunamente por cada Estado; procurando obtener su ratificación antes del próximo 15 de septiembre.

Sin embargo, si en esa fecha faltase alguna ó todas las ratificaciones, eso no invalidará lo estipulado.

Este Pacto se tendrá por aceptado, sin necesidad de canje, desde el día en que todos los Gobiernos de Centro-América se hayan comunicado la aprobación de sus respectivos Congresos.

En fe de lo cual, los infrascritos, Plenipotenciarios, lo hemos firmado y sellado en número de 3 ejemplares, en Guatemala, á 15 de junio del año de 1897.

Antonio Batres.
Mariano Cruz.
Antonio González Saravia.
Leónidas Pacheco.
T. G. Bonilla.
Manuel Delgado.

Sírvase elevarlo al conocimiento del señor Presidente para que, considerándolo detenidamente, exprese á la Dieta lo que tenga á bien.

De Ud. atento S. S.

E. Mendoza.

RAMIÉ.

SU CULTIVO Y MANUFACTURAS.

Los experimentos que han venido practicándose por muchos años han demostrado que el ramié puede ser cultivado con éxito y con buen resultado económico en muchas localidades de la América del Sur, América Central, México y los Estados Unidos.

La razón por la cual la producción de esta valiosa planta no ha pasado nunca en aquellos países del estado experimental, se explica por el hecho de que en el continente americano no hay mercado para la fibra cruda descortezada á máquina, técnicamente conocida con el nombre de "ramié comercial," que debe ser sucesivamente limpiada, desgomada, separada y peinada.

Hasta ahora no ha habido en este continente fábricas dedicadas propia ó exclusivamente á convertir la fibra cruda, ó la oriental ya limpiada, en las varias formas de géneros manufacturados á que es adaptable.

Dícese por conductos autorizados que en las Islas británicas y en el Continente europeo hay muchas de estas fábricas que trabajan con éxito, las cuales son surtidas de material crudo de India, China ó Japón, que viene limpiado á mano, descortezado y preparado para los telares, al bajo precio de los salarios de aquellos países.

De poco tiempo á esta parte, las aplicaciones mecánicas han sido perfeccionadas de modo que el proceso de descortezamiento, limpieza y desgome, así como la separación de la fibra, puedan ser

llevados á cabo por la labor inteligente de los varios países de América.

Para hacer del ramié una de las industrias más prominentes y productivas del día, no falta sino establecer fábricas para contratar y usar la fibra cruda en escala proporcional á la producción posible. Como un paso en este sentido, y al objeto de alentar y proteger la nueva y beneficiosa industria, se ha sometido el asunto á la consideración de las Cámaras del Gobierno de los Estados Unidos, y la medida será defendida con el empeño y la fe que la empresa merece.

De una comunicación dirigida esta Oficina por Mr. S. H. Slaught, de Washington, D. C., tomamos el seguinte extracto:

La industria del ramié en este país ha tenido la fortuna de presentarse en condiciones especiales, á causa de su supuesta naturaleza tropical, y de caer en manos de aquellos que solo piensan en la producción de algo que exportar á Europa, en harmonía con sus ideas y demandas, sin preocuparse del consumo nacional ó de la fabricación. Para demostrar y desenvolver la inmensa riqueza y el halagüeño prospecto económico de la industria del ramié, debemos contar con un mercado local para la fibra descortezada á máquina, y á este efecto debe haber una ó varias fábricas por cuyo medio pueda convertirse aquella fibra en géneros para el consumo de nuestra población. Esto y nada menos que esto servirá para estimular el cultivo de la planta y la inauguración con éxito de aquella industria. Una máquina descortezadora perfeccionada no llenaría por si sola aquel objeto.

El capital para la instalación de maquinarias ó su perfeccionamiento no puede obtenerse antes de que exista una demanda para su empleo, y esto tendrá lugar cuando las fábricas que trabajan la fibra cruda pueden contratar con el agricultor el cultivo de la planta. Esto es lo que yo propongo que se haga. Nadie puede plantar ramié en grande escala ó instalar maquinarias mientras no exista un mercado para la materia prima.

Ahora lo que la población necesita es dedicarse á la industria del ramié y sembrar menos trigo, algodón, maíz, etc., para producir mas lana y seda que se emplean en conexión con el ramié, y atender al consumo nacional con nuestros propios materiales. Nosotros podemos producir mejor y más barato y contribuir así á una economía de dinero en el país.

Cuento con los edificios necesarios, y la mayor parte de la maquinaria está ya dispuesta para su empleo en las fábricas. Para dar comienzo á los trabajos, importaremos la fibra (que no puede obtenerse en este continente) de la India, ya descortezada y limpia, y al mismo tiempo sembraremos un campo de ramié para demostrar su posibilidad. Después de recogida la cosecha, se practicarán las operaciones de descortezamiento, limpieza, desgome, separación y peinado de la fibra, para manufacturarla por último y convertirla en artículo para el mercado.

Cuando la fábricas estén en movimiento, contrataremos también la compra

de fibra cruda producida en los Estados Unidos y los países de la América latina, pagando 6 centavos por libra neta, si nuestro Gobierno nos protege y contamos con la cooperación de los que desean aprovecharse de los beneficios de la empresa, por un período de cinco años. Nosotros podremos pagar á los cosecheros de aquella planta el doble del precio obtenible para la exportación, bajo cualesquiera circunstancias. En anteriores artículos sobre la materia, he consignado que cada acre de tierra puede producir 1,000 libras de fibra cruda seca en cada corte, ó tres ó cuatro mil libras en tres ó cuatro cortes, y que una maquinaria por valor de $3,000 puede levantar, cortar, descortezar, secar y embalar en sesenta días la fibra cruda de ramié, destinada á la fábrica ó al mercado, que pueda producirse en 100 ó 150 acres. Aúnque no lo he dicho antes, consignaré ahora que con un desembolso de $3,000 puedo atender á de aquella suerte una extensión de 200 acres. También aseguro que un acre puede producir 20,000 libras de fibra verde en dos cortes.

Será interesante saber que se están haciendo grandes esfuerzos en la debida dirección con el objeto de promover la industria del ramié en beneficio de toda la población del Nuevo Mundo. A continuación transcribo un extracto de los documentos 47 y 57 del Senado de los Estados Unidos, Congreso 54, sesión 2ª:

FOMENTO DE LA INDUSTRIA DEL RAMIÉ.

Mi objeto es hacer que el público se apodere de esta industria y la promueva, ó mejor dicho, la explote en gran escala. Lo que del Gobierno solicito tiende á ese fin, y no solamente á que nos ayude en los gastos que naturalmente se hacen al establecer una nueva empresa, especialmente las de manufacturas téxtiles. El público sabe muy bien que el subsidio que solicito del Gobierno es indispensable para fundar la empresa y que su éxito es seguro si cuenta con la protención gubernativa. En este caso todo el mundo se mostrará gustoso á cooperar, y eso es precisamente lo que deseamos. No busco un empleo vitalicio, ni una posición política, y lo único que pretendo es crear para mi país una gran industria cuyos benéficos resultados para todos se obtengan en breve, que, por lo menos, dentro de tres á cinco años nos economice varios centenares de millones, evitando que esa cantidad en oro se vaya anualmente para el exterior. Los agricultores serán también favorecidos, lo cual es un beneficio para todos, y así mismo los negocios en general prosperarán y con ellos la nación entera. Además de esto, el empleo del trabajo manual é intelectual en estas industrias es bénefico para todas. Los géneros que se fabricarían costarían la mitad de lo que ahora se paga por ellos en el extranjero ($100,000,000 anualmente), y de este modo todos los habitantes del país reportarían beneficios. Quiero hacer de la industria del ramié una industria nacional para que la juventud pueda sacar provecho de los diversos tráficos á que se prestará, y se dedique á ella desde que está recibiendo su educación escolar.

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA DEL RAMIÉ.

El ramié es extraido de la corteza de una planta perenne que ha sido cultivada por siglos en China, Japón, Java, India y otras naciones orientales. Es más

fuerte que la seda, de un lustre casi igual al de ésta, y los géneros con él fabricados tienen mejores condiciones de durabilidad que los de seda. Es un producto de gran importancia en aquellos países, de los cuales lo importan las naciones europeas para fabricar con la mayor parte géneros de seda y estambre, que compramos nosotros.

Por mucho tiempo ha venido llamándose la atención publica hacia el cultivo de esta planta y su empleo en la fabricación. Es una planta muy prolífica: en China, en latitudes equivalentes á las nuestras, produce tres cosechas al año, una cada dos meses durante la estación del cultivo. Cada cosecha produce á razón de 1,000 libras de fibra cruda y seca por acre.

Cuando esta industria se haya establecido bien aquí, se abrirá un mercado que sostendrá una gran población agrícola y muchas empresas manufactureras, haciendo de esta suerte más diversas nuestras industrias.

FACILIDAD DEL CULTIVO.

El ramié puede crecer bien en los Estados Unidos, desde el suelo cálido de New Jersey hasta la Florida, así como en todos los Estados del sur, que quedan cerca de la costa del Pacífico, y al norte hasta el Estado de Washington. Produciría no menos de dos cosechas al año. Se sabe que el ramié puede producir, recibiendo el debido cuidado, por quince y veinte años sin necesidad de resembrarlo. El producto, por consiguiente, es grande, seguro y comparativamente de poco costo para el cultivador, después de la primera cosecha.

El ramié, propiamente sembrado, cubre todo el terreno y crece con tal vigor que no admite la invasión de la hierba y hace innecesario su cultivo después del transcurso del primer año.

Debe ser cortado cuando aun está verde, poco después que los tallos empiezan á tomar el color oscuro hacia la raiz. Debe también cultivarse en una extensión de terreno suficiente, ya sea por particulares ó por una comunidad, para justificar el uso de la maquinaria encargada de cortar, levantar, romper, separar, secar y enfardar, de modo que dicha maquinaria pueda trabajar constantemente desde el primer corte hasta el fin de la estación. La habilitación para la maquinaria costaría unos $3,000 y sería suficiente para una extensión de 100 á 150 acres.

El ramié crudo de la China se vende á 6 centavos la libra en nuestros mercados y á aunque es más limpio que la fibra cruda producida de la manera arriba expuesta, siempre obtendría ésta un precio igual en virtud de la extensión de la demanda, cuando la industria quedara definitivamente establecida.

Puede asegurarse que sembrando cien acres y sometiéndolos al cultivo arriba indicado, el ramié no puede producir por término medio menos de $50 y hasta $100 por acre en el espacio de cinco años ó más. Este cálculo no es exagerado.

Todas las operaciones son practicadas á máquina, con poca asistencia manual. Las pencas ó tallos son prensados entre cilindros y los pedazos leñosos separados de la savia fresca, dejando después que la corteza cruda que contiene la fibra sea conducida á través del secador, por medio de máquina, al enfardador. La leña así separada puede emplearse como combustible, dejando la ceniza y residuos para abono, si es necesario.

Esta fibra cruda enfardada pasa á los fabricantes para prepararla al objeto de cardarla é hilarla. En este estado, la fibra contiene toda la corteza exterior, tal vez algunos fragmentos de leña, y está llena de goma.

El propósito del proceso subsiguiente es limpiar la fibra, separando la corteza y los fragmentos de leña, si los hay, junto con una gran cantidad de goma, dejando las fibras con goma suficiente para mantenerlas unidas. La limpieza de la fibra se lleva á cabo por medio de máquina con asistencia manual, como se deja dicho, y puede practicarse en la cantidad y extensión que se desee.

Hasta este punto, las operaciones pueden llevarse á cabo por medio de maquinaria, que requiere solamente la práctica ordinaria en la manipulación, la cual se obtiene por experiencia.

La operación final para el completo desgome de la fibra, requiere la habilidad y juicio del perito que ha de dirigir la operación con cuidudo é inteligencia para poder llevar á cabo la separación de la fibra en hebras (que son de 3 á 6 pulgadas de largo) y desprender la goma que une las fibras entre sí. Este desgome es mucho más difícil y es la operación más particular é importante de todas, pues la fibra de 3 á 6 pulgadas de largo es una fibra delicada, tan fina como la seda, la cual debe quedar completamente libre de goma y separadas las unas de las otras sin dañar su brillo ó su resistencia. Deben quedar tan limpias y separadas como la lana ó el pelo de camello ó la alpaca, de suerte que puedan emplearse en la fabricación de géneros, por medio de máquina.

Todo este trabajo de preparación final debe ser practicado por medio de máquina, bajo la vigilancia de un perito, por medio de un proceso de ablandamiento, absorción y separación de la goma sin manipulación ruda, dejando el producto final en la condición arriba descrita. Dicho procedimiento ha sido completamente experimentado y empleado con éxito.

HAWAII Y ALASKA.

Respondiendo á la gran necesidad de informes relativos á la República de Hawaii y el territoris de Alaska, con motivo de los últimos acontecimientos políticos y comerciales, el Bureau de las Repúblicas Americanas ha publicado en forma de "hand book" los últimos informes y datos oficiales que han podido obtenerse respecto de aquelles países.

El "hand book" de Hawaii es una publicación de 180 páginas y contiene un mapa detallado de aquellas islas, preparado por la oficina de inspección geodésica y costera de los Estados Unidos.

El referido "hand book," trata de los recursos naturales de aquel país y de su industria y comercio.

Contiene adamás un interesante y conciso bosquejo histórico de

las islas desde su decubrimiento en 1778 por el navegante inglés, Captain Cook, hasta el presente.

El area total de las varias islas que componen el archipiélago se calcula en el "hand book" en 6,740 millas cuadradas y la población en 109,000 habitantes, según el censo de 1897. El clima es saludable y libre de fiebres virulentas y destructoras.

Debido á un cuidadoso sistema de cuarentenas, las referidas islas han estado exentas en estos últimos años de invasiones epidémicas.

Un cuadro estadístico de las exportaciones é importaciones por los años de 1894 y 1895 muestra que el comercio de aquellas islas es prácticamente monopolizado por los Estados Unidos.

El "hand book" de Alaska es un trabajo de 130 páginas, y como el de Hawaii contiene un mapa hecho según datos oficiales.

Gran parte del trabajo se refiere al reciente descubrimiento de oro en el distrito de Yukon, así como á la posición y extensión de los campos de oro y diversos caminos para llegar á ellos.

Las leyes de minas de los Estados Unidos aplicables á Alaska están transcritas á la letra. Los que deseen ejemplares de este hand book, pueden obtenerlos solicitándolos del Bureau; se cobrarán veinte y cinco centavos por cada ejemplar para cubrir los gastos de impresión.

COMERCIO MISCELANEO.

BRASIL.

Acueducto de Pará.

El Gobierno del Estado de Pará, Brasil, ha abierto pública subasta para la venta y extensión del actual acueducto de la ciudad de Pará. Las proposiciones no serán admitidas después del 18 de noviembre próximo.

Trigo americano.

Varios comerciantes de Rio de Janeiro han fletado dos barcos que están ahora en San Francisco, para cargar trigo de California con destino á Río. Ésta es la primera vez que ocurre tal cosa, y se atribuye á la escasez de la cosecha en la República Argentina y el Uruguay.

COLOMBIA.

Acueducto de Panamá.

El Vice Cónsul General Sr. Dn. C. J. Vifquain, comunica al Departamento de Estado, con fecha 20 de julio, que el Departamento de Panamá ha firmado un contrato con los Señores Emile Lebron y Belisaire Marenovich, de Bélgica, para la construcción de un acueducto en Panamá. Este contrato fué firmado el 29 de junio último, y en él se estipula que los trabajos habrán de empezar dentro de seis

meses, á contar desde la fecha en que el contrato quede firmado. La obra habrá de quedar terminada en dos años y medio. El agua será tomada del río Juan Díaz, quince millas de distancia, que es capaz de surtir la ciudad de buena agua potable.

Hasta ahora, la población se ha visto obligado á beber agua de lluvia.

MÉXICO.

Fabricantes americanos.

Ha sido de tal eficacia la indicación hecha á los fabricantes de los Estados Unidos por Mr. JOSEPH G. DONNELLY, Cónsul General en Nuevo Laredo, México, en comunicación dirigida al Departamento de Estado, con fecha 4 de abril de 1897, relativa al establecimiento de agencias comerciales para la distribución en México de las manufacturas americanas, que ya se están dando pasos, según comunica el referido Cónsul con fecha 21 de julio, para llevar á cabo aquel plan, cuya inauguración tendrá lugar en breve plazo. En comunicación de Mr. REUBEN D. GEORGE, Cónsul en Nogales, México, que aparece en otro lugar de esta publicación, se indica también la conveniencia del planteamiento de aquella empresa.

NICARAGUA.

Revocación del impuesto sobre la goma elástica.

El Cónsul de los Estados Unidos Señor O'HARA, comunica de San Juan del Norte al Departamento de Estado, con fecha 14 de junio, que el Gobierno de Nicaragua ha revocado la orden expedida recientemente, por la cual se imponía un derecho de exportación de 10 centavos por libra (moneda nicaragüense) sobre la goma embarcada por aquel puerto.

Reducción de los derechos sobre bicicletas.

Por un decreto del Ejecutivo, expedido el 9 de marzo de 1897, se reducen á cinco centavos por libra, peso bruto (2.02 centavos en moneda americana), los derechos sobre las bicicletas importadas en Nicaragua. Hasta entonces los derechos habían sido de diez centavos, con un recargo de ciento por ciento, un total de 20 centavos (unos nueve centavos en moneda americana) por libra, peso bruto.

Según dice el Cónsul Sr. O'HARA, no hay duda de que Nicaragua ofrece buen prospecto para la venta de bicicletas; hace tres meses no podían verse más de dos bicicletas en las calles de Managua, pero ahora se ven por todas partes, y la demanda aumenta cada día.

PERÚ.

Derechos del fisco abonables en libras esterlinas.

El Presidente del Perú, en decreto de 24 de junio de 1897, autoriza el pago de los derechos del fisco en libras esterlinas, dinero acuñado, á razón de una libra por cada diez soles.

URUGUAY.

Un puerto en Coronilla.

Según noticias recientes del Uruguay, el Congreso de esta República ha autorizado definitivamente la construcción de un puerto en Coronilla, conforme al proyecto presentado por Mr.

EDWARD COOPER, de Montevideo. La medida es de la mayor importancia, en vista de la gran exportación de ganado del Uruguay.

Una descripción detallada del proyecto de puerto con sus planos, tal como ha sido presentado por Mr. COOPER, se publicó en el "Boletín Meusual" de Noviembre, 1894.

Importación de sogas y cordeles.

Mr. EDGAR SCHRAM, Cónsul de los Estados Unidos en Uruguay, comunica al Departamento de Estado, con fecha 3 de julio de 1897, algunos datos interesantes en contestación á las numerosas preguntas sobre la importación en el Uruguay de sogas, cordeles, y demás variedades de cuerdas. Dice Mr. SCHRAM que de los cordeles y sogas de todas clases, hechos de maguey ó aloe mexicano, hubo una importación total por valor de $18,930, de cuya cantidad corresponden á los Estados Unidos $6,396, ó sea una tercera aproximadamente. Los derechos de importación de esta clase de artículos son de 31 por ciento, 5 por ciento, y 2½ por ciento sobre un promedio de valuación de 50 á 76 centavos por kilógramo.

De sogas, en general, se importaron $78,849; de esta cantidad corresponden á los Estados Unidos $9,032. Los derechos sobre esta última cantidad son de 31 por ciento, 5 por ciento, y 2½ por ciento sobre una valuación de 21 centavos por kilógramo para la cuerda de Manila, y de 15 á 19 centavos para las cuerdas de inferior calidad.

El cordel torcido á máquina, que se usa en la recolección de las cosechas, paga con arreglo á otra sección del arancel, sobre un avalúo de 32 centavos por kilógramo.

La importación procedente de los Estados Unidos en 1896, fué de 467,871 kilógramos, valuados en $149,718.

VENEZUELA.

Disposiciones para prevenir colisiones en el mar.

Por la atenta mediación del Sr. ANDRADE, Ministro de Venezuela, esta Oficina ha obtenido un ejemplar de un decreto del Ejecutivo, promulgado el 26 de mayo de 1897, en el que se regula el movimiento de los buques, ya sean nacionales ó privados, en aguas venezolanas, con objeto de prevenir colisiones. Las disposiciones del decreto son iguales á las adoptadas en las Conferencia Marítima Internacional, celebrada en Washington, E. U. A., en octubre de 1889, con excepción de algunas ligeras modificaciones hechas por el Gobierno de los Estados Unidos.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIÃO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

VOL. V. SETEMBRO DE 1897. No. 3.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS. III.*

OS CANAES DO ISTHMO COMO MEIOS DO DESENVOLVIMENTO INTERCONTINENTAL.

Um olhar para o mappa do mundo que accompanha a este artigo, mostrando as distancias que se hão de encurtar pela construcção de um canal maritimo ao travez do Isthmo de Panama, convencerá da grande importancia de tal emprehendimento, e para logo tornará evidente a fascinação que este tem exercido sobre os espiritos dos homens durante muitas gerações.

Os engenheiros têm pensado muito neste assumpto e especialmente depois que a construcção do Canal de Suez provou a practicabilidade de tal emprehendimento e demonstrou ao commercio do mundo seus extensos resultados. Não é nosso proposito, porem, considerar o assumpto em relação ao mundo em geral, mas devem-se estudar os effeitos, tanto politicos quanto commerciaes, que teria a construcção de um canal ao travez do Isthmo sobre os interesses mutuos e o desenvolvimento futuro das republicas do hemispherio occidental.

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no Boletim de Julho de 1897, paginas 1–8.

A questão de encontrar uma via do oceano Atlantico ao Pacifico mais curta do que a por via do Cabo Horn tem occupado a intelligencia e o genio de navegadores, engenheiros, inventores, economistas politicos, e estadistas desde que as esperanças dos Hespanhoes, e outros navegantes de descobrir um caminho aberto maritimo para léste. O problema de vencer a difficuldade do estreito Isthmo que liga os dous continentes da America foi somente em parte resolvido pela construcção da Estrada de Ferro de Panama em 1855. O bom exito desta empreza, tal como foi, serviu para estimular interesse no projecto, concebido um meio seculo antes por ALEXANDRE VON HUMBOLDT, de unir os dous oceanos por um canal. Varios panos foram propostos, mas não se iniciou realmente a empreza até DE LESSEPS, constructor do Canal de Suez, começar em 1881, sua prodigiosa e infeliz obra de cortar um canal ao nivel do mar de Colon ou Aspinwall até Panama, na parte mais estreita do Isthmo.

Na extensa discussão que tinha precedido esta iniciativa, foram propostos varios caminhos ao travez do Isthmo, mas o concenso da opinião escolheu tres como os mais practicaveis. Estes eram:

I. O caminho ao travez do Isthmo de Tehuantepec, a parte mais estreita do Mexico, 130 milhas.

II. O caminho de Nicaragua, estendendo-se de léste ao oeste pela parte meridional da Republica de Nicaragua e seguindo o curso do Rio San Juan e aproveitando-se das aguas do Lago de Nicaragua, 170 milhas.

III. O caminho por via de Panama, 54 milhas.

O caminho por via do Isthmo de Tehuantepec, porem, foi praticamente eliminado, por causa da grande distancia que se deve cortar (mais de 130 milhas) e das enormes despezas resultantes das difficuldades do solo que deveriam ser vencidas. A questão da construcção de uma estrada de ferro para navios, que foi advogada pelo distincto engenheiro Capitão JAMES B. EADS, continuava a attrahir a attenção para este caminho, e o projecto ainda tem muitos defensores; mas a construcção pelo governo mexicano de uma via-ferrea ao travez do Isthmo parece ter banido, para uma comparativa obscuridade, a empreza do canal de Tehuantepec.

A estrada de ferro, porem, contribuirá muito para a economia

de transito entre os oceanos Atlantico e Pacifico. A estrada é de bitola larga, e atravessa os Estados de Vera Cruz e Oaxaca, tocando em Coatzacoalcos, Minatitlan, Suchel, Tehuantepec, e Salina Cruz. Em Coatzacoalcos faz-se connexão com os vapores que sahem para os portos do Golfo, Havana, os Estados Unidos e a Europa; em Tehuantepec, com vehiculos particulares para Oaxaca, Miahutlan e Pachueta, e em Salina Cruz com vapores para Tonala, San Benito, e outros portos da costa do Pacifico.

Mostram-se na seguinte tabella, approvada pelo governo Mexicano, as distancias que se evitam entre os portos do mundo:

De.	Para.	Por via da estrada de ferro de Tehuantepec.	Por via do canal de Nicaragua.	Por via da estrada de ferro de Panama.
		Milhas.	*Milhas.*	*Milhas.*
New York	San Francisco	4, 925	5, 651	6, 107
Dito	Puget Sound	5, 647	6, 524	6, 855
Dito	Sitka	6, 347	7, 113	7, 555
Dito	Estreito de Bering	7, 788	8, 524	9, 101
Dito	Acapulco	2, 722	3, 507	3, 988
Dito	Mazatlan	3, 476	4, 232	4, 675
Dito	Hongkong	11, 597	12, 313	12, 645
Dito	Yokohama	9, 984	10, 626	11, 211
Dito	Melbourne	11, 068	11, 357	11, 471
Dito	Auckland	9, 345	9, 745	9, 813
Dito	Honolulu	6, 566	7, 390	7, 705
Dito	Callão	4, 661	4, 312	3, 873
Dito	Guayaquil	4, 141	3, 774	3, 303
Dito	Valparaiso	6, 370	5, 774	5, 337
New Orleans	San Francisco	3, 561	4, 776	5, 415
Dito	Acapulco	1, 454	2, 631	3, 296
Dito	Mazatlan	2, 027	3, 357	3, 983
Dito	Callão	3, 393	3, 436	3, 181
Dito	Valparaiso	5, 040	4, 899	4, 644
Liverpool	San Francisco	8, 274	8, 783	9, 071
Dito	Acapulco	6, 076	6, 639	6, 952
Dito	Mazatlan	6, 714	7, 364	7, 640
Dito	Auckland	12, 584	12, 877	12, 777
Dito	Guayaquil	7, 379	6, 848	6, 267
Dito	Callao	7, 899	7, 444	6, 837
Dito	Valparaiso	9, 356	8, 906	8, 301
Dito	Honolulu	9, 805	10, 522	10, 670
Dito	Yokohama	13, 223	13, 758	14, 175
Dito	Melbourne	14, 113	14, 499	14, 435

Esta notavel economia de distancias, diz Manuel Rivera, distincto engenheiro civil mexicano, achar-se-ha, sem duvida, equivalente a uma grande economia de tempo, assim como dos preços de fretes, e isto é o que constitue o grande caracteristico commercial dessa estrada. Por conseguinte, a estrada será de muito proveito a alguns dos portos commerciaes dos Estados Unidos.

Eliminando Tehuantepec como caminho para um canal, os caminhos de Nicaragua e de Panama são os unicos que se devem considerar aqui.

Parece que De Lesseps decidiu-se em favor do caminho de Panama porque acreditou possivel construir um canal ao nivel da maré nesta parte do Isthmo, emquanto a topographia do caminho por via de Nicaragua exige indispensavelmente represas. Achou-se, porem, depois de gasto muito dinheiro, que os calculos do Sr. De Lesseps eram errados, e que represas serão precisas para concluir o canal com bom exito. Os trabalhos, que foram suspensos em Março de 1889, começaram de novo em 1894, e, segundo noticias recentes, uma quarta parte do canal está construida.

O canal, como estava projectado, devia seguir quasi o mesmo traçado que o da estrada de ferro de Colon a Panama. Devia ter 54 milhas de comprimento; o fundo devia ser de 28 pés por baixo do nivel médio dos oceanos; a largura em baixo, de 72 pés, e em cimo de 160 pés, excepto na secção pela cordilheira de Culebra, em que a profundidade devia ter nove metros; a largura em baixo 24 metros e em cimo 28 metros. As difficuldades especiaes que se deviam encontrar eram as de cortar a cordilheira e evitar o transbordamento do rio Chagres e seus tributarios. Em Janeiro de 1884, um pouco mais de dous annos depois do começo dos trabalhos, somente uma trigesima parte da excavação estava acabada, não obstante ter-se empregado durante o anno de 1883, uma força de 11,000 trabalhadores.

A empreza foi conduzida principalmente sob auspicios francezes, e o dinheiro empregado foi subscrito quasi inteiramente em França. Si fôr acabado, o canal de Panama será uma empreza simplesmente commercial, sob administração europea, de pouco ou nenhum valor ou significação em suas relações politicas com os paizes do hemispherio occidental, com excepção, talvez, de um caracter hostil e ameaçador. Certamente não se podia esperar que tractasse de estreitar as relações fraternaes entre elles. Seu interesse seria somente ganhar a maior quota possivel dos direitos pagos pelos navios do commercio do mundo, e não, salvo indirectamente, desenvolver o commercio entre as Republicas Americanas.

Não é assim quanto ao Canal de Nicaragua. Pois o titulo prin-

cipal que esta empreza tem a nossa consideração é o facto indisputavel de que é americana em origem e resultados beneficos. Seus interesses perante o mundo foram apparentemente enfraquecidos e não reforçados pelos esforços empregados para dar uma esphera mais larga ás suas possibilidades e recommendal-a a emprehendedores europeos como um meio de ganhar largos dividendos. Seus maiores dividendos achar-se-hão nos beneficios geraes, tanto politicos quanto commerciaes, que resultarão para paizes immediatamente interessados, e não nos lucros de accionistas particulares. Não se deve inferir disto, porem, que a empreza será sem remuneração, mesmo sob o ponto de vista ordinario de negocio. Os calculos que foram feitos com muito cuidado para demonstrar que não se ganhariam juros em proporção aos capitaes empregados, foram baseados sobre as condições actuaes, sem considerar devidamente o grande augmento no commercio dos paizes immediatamente favorecidos que naturalmente se deve esperar.

Não é como projecto de ganhar dinheiro, mas como grande agencia intercontinental, que o canal de Nicaragua interessa muito os espiritos patrioticos dos paizes latino-americanos, assim como os dos Estados Unidos. Construido pelo capital americano, e com o auxilio e apoio activos de todos os governos americanos, como podia deixar de ser de muita utílidade na grande tarefa de unir os interesses communs de toda a America no commercio, no desenvolvimento politico e no poder de resistencia a qualquer inimigo commum no exterior?

O tratado Clayton-Bulwer, celebrado entre os Estados Unidos e a Grã Bretanha foi usado como argumento contra a possibilidade de dominal-o a America, mas si este tratado é ainda uma força vital, não é de suppor que a Grã Bretanha, depois de ter accedido formalmente á nossa recente interpretação da doutrina de Monroe que assevera a independencia dos interesses americanos de toda a intervenção ou auctoridade europea, queira outra vez arriscar suas relações com os Estados Unidos em combater uma empreza que tão claramente tem de servir os interesses dos dous continentes do occidente. Nem é evidente que seria perdida para o progresso e desenvolvimento americano, cousa alguma de importancia si a neutralidade do canal, especificada no tratado Clayton-Bulwer, fosse garantida de novo. Ao contrario, podia

ser de muito beneficio a todos si esta neutralidade fosse escrupulosamente defendida e posta em vigor. A cousa essencial é que as Republicas Americanas devem ser protegidas, de modo que não se possa fechar o canal ou usal-o contra ellas em tempo de guerra.

Os importantes beneficios que resultarão ás Republicas Americanas pela construcção de um canal ao travez do Isthmo devem ser evidentes ao examinar o mappa que accompanha a este artigo. Não somente seria reduzida a distancia por mar entre as costas do Atlantico e Golfo dos Estados Unidos, mas tambem entre as costas do Atlantico e as do Pacifico do Mexico, America Central e America do Sul, e os navios destes paizes podiam chegar ás Antilhas, ás costas do Atlantico e do mar das Antilhas das Republicas latino-americanas e á Europa por vias muito mais curtas e seguras. O desenvolvimento dos transportes por terra e do commercio interior seria indubitavelmente muito grande. As estradas de ferro, longe de serem prejudicadas, como algumas pessoas têm dito, seriam beneficiadas.

O Capitão William L. Merry, de San Francisco, novo ministro dos Estados Unidos junto a Honduras e Guatemala, mostrou isto de modo notavel n'um artigo recente. Elle diz:

Quando foi aberto primeiramente o canal de represa em Sault Ste. Marie, as estradas de ferro temiam que seus negocios fossem prejudicados. Queriam obstar a sua construcção, mas, felizmente para elles mesmos, a via fluvial entre os grandes lagos foi aberta e a região do Lago Superior, obteve preços baixos de frete por agua. Note-se o resultado. For esta via fluvial, a mais importante sob o ponto de vista de trafico, não exceptuando-se o canal de Suez, passaram, em 1895, 15,062,580 toneladas; a população augmentou, levantaram-se as povoações e novas estradas de ferro foram exigidas pelo grande trafico que resultou. Não é evidente que esta via fluvial por seus preços baixos de frete tem augmentado as rendas das estradas de ferro? Si não houvessem transportes por agua por preços baixos, milheiros de toneladas de minerio estariam ainda nas minas, e as estradas de ferro que temiam a concurrencia dos transportes por agua, ganhariam muito pouco com que viver.

Cite-se o Canal de Erie como outro exemplo. As duas vias-ferreas mais aperfeiçoadas do mundo estendem-se pelas margens deste com duas linhas de estradas, e o arruido constante dos trens de dia e de noite é argumento em favor dos transportes por agua, que, pela concurrencia, tem feito aquellas serem possiveis. Compare-se a condição financeira do stock 14 da Estrada de Ferro de Erie que não tem concurrencia por agua, com a do stock 101 da Estrada de Ferro Central de New York, que tem a concurrencia do Canal do Rio Hudson e Erie. Estes dous systemas de estradas de ferro são significativos e fornecem um notavel exemplo do argumento apresentado.

Ha outras instancias menos notaveis que provam o mesmo facto. As estradas de ferro por oppôrem-se á construcção do canal de Nicaragua commettem um erro que prova a fallacia do juizo humano, quando o seu proprio interesse está involvido. As estradas de ferro devem absorver necessariamente uma grande parte dos ganhos de producção para dar lucros ao capital empregado na sua construcção, mas tambem conferem beneficios inestimaveis, fornecendo os meios para o transporte de artigos valiosos e pereciveis; assegurando o movimento rapido das malas e o transporte dos habitantes por preços baixos. O desenvolvimento do nosso grande interior não se teria podido conseguir sem ellas, e o transporte por agua por preços baixos, sendo o custo na razão de 1 para 10 e 1 para 15, servirá de supplemento á utilidade das estradas de ferro cujos ganhos serão augmentados e não diminuidos. * * *

"O paradoxo apparente em dizer que o transporte por agua por preços baixos favorece ás estradas de ferro, é devido á differença no seu caracter e ao facto de que as vias fluviaes fazem um serviço um pouco differente do da estrada de ferro que serve lhe de complemento e supplemento. Quando os transportes por agua recebem cargas de vias-ferreas, resulta pouco prejuizo ás companhias destas estradas de ferro. A via fluvial introduz no transporte não somente divisão de trabalho, mas tambem faz novo trafico, em que a estrada de ferro toma grande parte.

"Voltando a nosso argumento principal, porque obstaram as companhias de estradas de ferro á construcção do Canal de Nicaragua? Posso responder facilmente, foi porque temiam resultados que nunca serão realisados. Receiam uma diminuição nos transportes por via-ferrea, emquanto que o resultado do acabamento do canal será exactamente o contrario. Qual é sua condição hoje? As cinco principaes linhas que estendem-se até o Pacifico, necessitam de trafico e admittem que a carga que faz a viagem completa é pouco remunerativa. Entretanto o desenvolvimento da costa do Pacifico está suspenso, de modo que o trafico das estradas de ferro augmenta-se tão lentamente que ellas têm muita difficuldade em conservar-se fóra das mãos do depositario. Como pode haver progresso, prosperidade, e augmento de população na costa do Pacifico, quando se pode dizer com justiça que "O oeste offerece tudo ao immigrante, salvo transporte barato." * * * O commercio da costa do Pacifico está prejudicado por falta de transportes por preços baixos e estes são exigidos absolutamente para seu progresso e desenvolvimento. As estrados de ferro não podiam dal-os si o desejassem.

Por conseguinte, os administradores de estradas de ferro devem prestar seus esforços para que o canal seja construido logo que fôr possivel. Pois, o immigrante poderá vír aqui com sua familia; poderá cultivar todos os productos que quizer; as fabricas poderão cortar toda a madeira que se possa manipular; o mineiro poderá fornecer todo o minerio de valor—tudo encontrará um mercado por preços que recompensarão o cultivador, o mechanico e o mineiro. Tornar-se-hão povoadas as nossas terras, prosperas as nossas cidades, e contente a nossa população, ao augmentar-se o desenvolvimento de nossa costa.

Quão illogica é a idea que os transportes por terra não receberão parte dos beneficios resultantes deste grande desenvolvimento! Repetir-se-ha na costa

do Pacifico, a historia do canal de Sault Ste. Marie. A costa do Pacifico está separada dos grandes mercados da costa do Atlantico e da Europa pela extensão do Continente Occidental até o oceano do Sul. A passagem tempestuosa do Cabo Horn é muito atrazada para as exigencias do nosso seculo, e o commercio, assim como a producção, espera anciosamente que seja aberta uma curta via por agua, pela qual os nossos productos possam ser enviados promptamente e por baixos preços aos mercados da costa do Atlantico. A porção dos nossos productos que as estradas de ferro não podem transportar com proveito para a nossa costa do Atlantico, e que os centros da população da Europa exigem, solicita este caminho interoceanico até agora inutilmente, por causa da opposição das estradas de ferro; mas não está muito longe o dia em que pelo lago de Nicaragua passará uma magnifica processão de navios carregados de nossos productos agricolas e industriaes para o oriente e de manufacturas e immigrantes da costa do Atlantico e da Europa para o occidente.

O Estado de California tem uma area sufficiente para sustentar trinta milhões de pessoas si fosse habitado tão densamente como a França. Tem actualmente uma população de pouco mais de 1,250,000. Qual a estrada de ferro de nosso paíz que será prejudicada quando esta população augmentar-se, primeiramente por centenas de milheiros e mais tarde por milhões? Sobre tudo, quão illogica e quão curta de vista é a politica destas companhias de vias-ferreas mais interessadas no trafico da costo do Pacifico, quando se oppõem por muitos annos a uma curta via fluvial que augmentará rapidamente a população da costa e a resultante producção?

Quasi com unanimidade, o povo dos Estados Unidos pede o Canal de Nicaragua. No proximo futuro vencer-se-hão as influencias adversas e a politica errada. Os interesses commerciaes de nosso paiz o exigem. Exige-se no Japão o algodão dos Estados do Sul. Necessitam-se do carvão e ferro de Alabama na America Central e nas Ilhas do Pacifico; exige-se na Europa e na costa do Atlantico a madeira do grande Noroeste; as grandes pescarias ainda não desenvolvidas convidam a nossos compatriotas de léste e o grande valle do Mississippi necessita de uma sahida para a costa do Pacifico.

As influencias occultas não podem oppôr-se com permanencia a esta benefica obra. A influencia preponderante da Grande Republica sobre o continente americano, seu prestigio politico, sua segurança militar, e o patriotismo do seu povo, vencerão, no proximo futuro, as apprehensões de amor proprio. A logica dos acontecimentos ganhará amigos para o canal, e os interesses de transporte agora oppostos a elle, aperceber-se-hão de seu erro e unir-se-hão na reclamação feita pelo nosso finado heroe em Riverside,* "Um canal americano, sob administração americana, para o povo americano."

O Sr. Lewis M. Haupt, distincto engenheiro de Philadelphia, e membro da commissão recentemente nomeada pelo Presidente McKinley para estudar o traçado para o Canal de Nicaragua, dá

* General Ulysses S. Grant.

o seguinte summario das vantagens practicas de um canal do Isthmo, com referencia especial á empreza de Nicaragua:

Não obstante terem passado seculos desde que a via curta para a India, por muito tempo desejada, foi primeiramente explorada, resta o facto lamentavel de que esta empreza não está ainda realisada. É uma censura seria á intelligencia, integridade e energia do povo do continente americano, que, depois de feitas as explorações e estudos durante muitos annos, seguidos por discussões *ad infinitum*, a unica conclusão definitiva a que se tem chegado é que esta via fluvial é inteiramente practicavel, e pode ser construida provavelmente pelo custo de $130,000,000, ainda que engenheiros competentes calculem o custo minimo em menos de $100,000,000. Entretanto a discussão continua, e a opposição activa e subtil originando-se nos interesses que temiam resultados prejudiciaes, urge demoras, estudos mais extensos e mais profundas investigações, emquanto o commercio do mundo vê-se obrigado a navegar uma distancia maior do que deve de 10,000 milhas, a grande custo de tempo e dinheiro.

Assim, no tempo dos navios a vela que navegavam a distancia média de 110 milhas por dia, a viagem de New York a San Francisco e volta (38,000 milhas) exigía 344 dias; a Calcutta por via do Cabo Horn (46,000 milhas) 418 dias, ou por via do Cabo da Boa Esperança (35,000 milhas) 318 dias, emquanto que por via do Isthmo os mesmos pontos podiam têr sido attingidos em 90 e 244 dias respectivamente, assim sendo economisados 254 e 74 dias nestas viagens. A economia deste tempo para os donos de navios nos custos da tripulação, de juros, e seguros, é calculada em $2,993 por mez, e por conseguinte, si 254 dias fossem economisados em fazer a viagem de ida e volta, seria equivalente á somma de $25,340, não considerando-se o augmento no valor da carga resultante do prompto e mais seguro transporte. Esta economia, si fosse capitalisada a 4 por cento, seria equivalente a quantia de $633,500 para um só navio, e para 100 navios por anno seria $63,350,000, ou quasi igual ao custo total do projecto. Não se toma em consideração, porém, o valor da carga, a diminuição das perdas ou riscos maritimos, ou a grande tonelagem levada em vapores.

O "Philadelphia Ledger" de 31 de Julho de 1897, n'um editorial escrito sobre as phases mais recentes da empreza do canal, diz:

O Canal de Nicaragua daria ao commercio do mundo uma passagem curta do oceano Atlantico ao Pacifico. A viagem de Liverpool a San Francisco tornar-se-hia mais curta por quasi 7,000 milhas, e a distancia de 10,000 milhas seria economisada na viagem de New York a San Francisco. Estes algarismos suggerem grandes possibilidades a respeito do encurtamento do transito do commercio maritimo, e promettem um bom exito financeiro para o projecto, a menos que os custos de construcção excedam muito ao que se espera. Uma empreza desta natureza é sempre arriscada para seus promotores, e as enormes sommas arrancadas dos francezes que empregaram seu dinheiro cegamente e com confiança no Canal de Panama, difficultam muito a acquisição de fundos para taes projectos.

Si fosse cuidadosamente levado a cabo, o canal seria uma obra magnifica para marcar o começo do novo seculo. Augmentaria muito o commercio de cabotagem, e si o canal cahisse na posse exclusiva de uma potencia estrangeira em tempo de guerra, embaraçaria muito nossas operações navaes. É incomprehensivel que os Estados Unidos se contentassem com pagar passagem a uma via fluvial de propriedade estrangeira, quando esta pode tornar-se uma propriedade a mais valiosa de sua classe no mundo. Os cidadãos da Grã Bretanha recebem grande lucro do Canal de Suez, que actualmente está sendo operado em grande escala por capital inglez.

Quando o projecto da terminação do Canal de Nicaragua sob os auspicios dos Estados Unidos foi discutido durante a ultima administração, uma carta sobre o assumpto foi publicada no Times de Londres, que dá o aspecto inglez da questão do Canal de Nicaragua. O auctor, que tinha morado algum tempo em Nicaragua, e conhecia as condições locaes, disse, que, em vista das difficuldades politicas ou internacionaes que cercam a empreza, a garantia dos bonds da Companhia Maritima é a melhor approximação que o Governo dos Estados Unidos podia fazer para têr a propriedade completa do Canal, e não violar a soberania de Nicaragua e Costa Rica, ou o tratado Clayton-Bulwer; mas em qualquer caso, em sua opinião, sob as condições do tratado Clayton-Bulwer um Canal maritimo entre os dous oceanos deve ser neutralisado, como foi o Canal de Suez.

A Commissão das Relações Exteriores do Senado investigará a condição actual do tratado Clayton-Bulwer e se dá a intender que a commissão fará um relatorio a favor de sua abrogação. Urge-se que a Inglaterra o annullou practicamente pelos actos practicados na America Central em contravenção de suas estipulações. Em muitas occasiões este Governo insistiu em que o tratado ja está de nenhum effeito, mas a Grã Bretanha, qualquer que seja a interpretação que se dê na America Central a seus actos, não deu indicação alguma de que considera o tratado como nullificado. As difficuldades diplomaticas involvidas na controversia relativa á força obrigatoria actual do tratado Clayton-Bulwer são importantes, mas não mais serias do que muitas outras que cederam ao tratamento de estadistas.

O provavel custo da muito dispendiosa empreza do canal de Nicaragua, e o apoio financeiro que os Estados Unidos devem prestar á ella são questões que o paiz deve considerar cuidadosamente. As vantagens que resultarão ao paiz quando o canal estiver acabado, são evidentes, si não formos obrigados a pagar por elle o preço alto de complicações internacionaes ou do esgotamento do Thesouro.

A seguinte tabella que dá as distancias em milhas de New York ao oceano Pacifico, mostra claramente a distancia que seria economisada em fazer o transporte for via de Nicaragua:

Por via do Cabo Horn	7,897
Por via da E. F. do Sul do Pacifico	3,709
Por via da E. F. do Sul via Canada	3,619
Por via da E. F. Central do Pacifico	3,340
Por via da E. F. do Norte do Pacifico	3,237
Por via do Canal de Nicaragua	2,519

Quer dizer que o caminho maritimo para o Pacifico, por via de Nicaragua, é mais curto do que qualquer via-ferrea atravez do continente, sendo mais curto por 821 milhas do que o caminho ordinario entre New York e o Pacifico via as estradas de ferro da União e Central do Pacifico.

A historia do projecto do Canal de Nicaragua até ha seis annos, foi dada resumidamente n'um artigo escrito pelo Honrado JOHN SHERMAN, então Senador dos Estados Unidos pelo Estado de Ohio, e actualmente Secretario de Estado dos Estados Unidos. Este artigo foi publicado no *Forum* de Março de 1891 e disse:

Por um tratado celebrado no primeiro de Dezembro de 1884, entre os Estados Unidos e a Republica de Nicaragua, se estipulou a construcção por parte dos Estados Unidos de um canal interoceanico do oceano Atlantico ao Pacifico atravéz do territorio daquella Republica. Foi enviado ao Senado no dia 10 de Dezembro de 1884, acompanhado por uma mensagem do Presidente ARTHUR recommendando em termos vigorosos e ardentes, sua ratificação; mas não foi considerado formalmente antes da inauguração do Presidente CLEVELAND a 4 de Marco de 1885. O Sr. CLEVELAND, poucos dias depois d'isso, retirou formalmente o tratado da consideração do Senado, e em sua mensagem annual dirigida ao Congresso em Dezembro desse anno, deu como razão deste acto, que continha "estipulações que envolviam privilegios consideraveis de propriedade ou direito fôra do nosso territorio, juntamente com obrigações absolutas e sem limite de defender a integridade territorial do Estado em que estes interesses estavam situados." Em additamento elle disse:

"Mantendo, como mantenho, as maximas dos meus antecessores desde Washington, que prohibiam as allianças embaraçosas com os paizes estrangeiros, não favoreço a politica da acquisição de territorio novo e distante ou a incorporação de interesses remotos com os nossos."

Subsequentemente, no dia 25 de Abril de 1887, a Republica de Nicaragua, muito interessada na construcção da obra, deu a uma associação particular de cidadãos dos Estados Unidos uma concessão para a construcção de um canal interoceanico. Uma concessão semelhante foi feita pela Republica de Costa Rica, situada nas margens meridionaes do Rio San Juan e do Lago de Nicaragua. A associação que obteve estas concessões foi incorporada por um decreto do Congresso, approvado a 29 de Fevereiro de 1889, sob o titulo da "Maritime Canal Company of Nicaragua." Parece pelas estipulações destas concessões que a Maritime Canal Company está investida do direito de construir a obra projectada, vender seu stock e bonds para receber os necessarios fundos, e solicitar o auxilio das potencias estrangeiras, especialmente o dos Estados Unidos.

A companhia americana assim autorisada e organisada tem accrescentado aos estudos e exames previos feitos por officiaes da armada e marinha dos Estados Unidos, outros estudos detalhados, medidas, sondagems e orçamentos, de modo que conhecem os trabalhos que têm de ser feitos e as difficuldades que têm de ser vencidas. Este trabalho foi examinado de novo por uma commissão consultiva de engenheiros e antes que o governo preste seu auxilio, deve ser

examinado outra vez por officiaes da armada e marinha dos Estados Unidos, em cuja habilidade e juizo pode se comfiar inteiramente.

Segundo os calculos como estão revistos, a obra custará a somma de $73,176,308, a que se deve accrescentar a quantia de $14,633,262, para as contingencias possiveis; e si a esta se accrescentar o juro sobre o dinheiro empregado durante os trabalhos, o custo total será de $100,000,000. A Maritime Company realmente começou a construcção da obra, e tem feito progresso satisfactorio, de modo que se conhecem inteiramente o custo, situação e problemas de engenharia connexas com a obra. É evidente que as difficuldades physicas, que têm de ser vencidas não são maiores do que as de muitas outras obras emprehendidas em nosso paiz, porque a parte mais elevada da via fluvial será somente 110 pés mas alta do que o nivel do mar, uma altitude menor que a base dos morros que cercam a cidade de Washington.

As obras projectadas incluem um systema de comportas, semelhante em caracter ao construido pelos Estados Unidos nos saltos de Sault Ste. Marie e aos construidos pelo Canada perto do salto do Niagara. Um só dique atravez do rio de San Juan, com 1,250 pés de comprimento e 61 pés de altura, entre dous altos morros, segurará agua navegavel de profundidade e largura sufficientes para o commercio do mundo por um comprimento de 120 milhas. As entradas neste nivel, ainda que sejam custosas, não são differentes de obras analogas, e serão protegidas contra inundações e tempestades.

Da distancia de 169.4 milhas de oceano a oceano, 142.6 milhas serão feitas pela navegação dos lagos, rios e bacias, e somente 26.8 milhas pelo canal excavado. A maior altitude da cordilheira que divide as aguas do Lago Nicaragua do oceano Pacifico não excede de 42 pés acima do lago.

A difficuldade principal de engenharia consiste, talvez, na construcção de portos nas extremas do canal do oceano Atlantico e Pacifico; mas o de Greytown, na costa do Atlantico, que se julga o mais formidavel, já está em parte construido. Navios de 14 pés de calado actualmente podem entrar com segurança neste porto, e descarregar nas docas da companhia. Os obstaculos não podem ser comparados com os encontrados na construcção do Canal de Panama, ou com os vençidos na construcção do Canal de Suez; e toda a obra, de oceano a oceano, está livre dos perigos do movimento da areia e das inundações. O lago de Nicaragua tem um aspecto physico muito notavel. Enche uma bacia no meio de uma cordilheira irregular de montanhas, cuja altura está reduzida neste ponto, quasi ao nivel do mar, e fornece não somente os meios de navegação a uma altitude baixa, mas tambem grandes vantagens como um porto seguro.

Das vantagens resultantes da construcção do canal o Sr. SHERMAN disse:

A primeira vantagem é uma em que todo o mundo civilizado tomará e deverá tomar parte. O estabelecimento de uma via maritima entre o Atlantico e o Pacifico realisará as esperanças de Colombo, que, calculando em menos a circumferencia do globo, começou uma viagem para a costa da India e achou o caminho interceptado por um novo continente. Desde esse tempo, durante quasi quatro seculos, os exploradores têm tido esperanças de encontrar uma via aberta atravez do Isthmo, ou, na falta desta, de construir uma via por meios artificiaes.

Cada explorador e aventureiro, cada rei e potencia, tomaram parte nesse almejo, e para realisal-o muitas emprezas perigosas foram ensaiadas. O Governo dos Estados Unidos nos ultimos annos e especialmente desde o povoamento da California, tomam muito interesse no desempenho desta empreza, esforçou-se por negociação e por tratados em proteger a região contra occupação hostil, occupou-se com varios planos para a construcção de canaes atravez do Isthmo, e mandou fazer estudos cuidadosos e accurados por engenheiros civis e militares afim de escolher o melhor traçado. As outras nações foram igualmente interessadas, mas não foram tão activas ou effectivas em fazer preparações e em escolher o local.

O bom exito do Canal de Suez levou o Sr. DE LESSEPS, agente principal na construcção desta obra, a esforçar-se para completar o canal de navegação ao redor do mundo por uma via fluvial em Panama. O projecto contemplou a excavação de um canal de mar a mar, em parte ao nivel da maré e em parte inferior a esta. A obra, até hoje, tem tido máo exito e accredita-se que o plano não é practicavel. Concede-se que o traçado de Nicaragua, ainda que seja onerado de represas, é mais practicavel, menos custoso, e de maior utilidade do que o de Panama, e realisará o mesmo objecto.

A segunda grande vantagem que será derivada da construcção deste Canal é a extensão de nossa linha de costa para os Estados de oeste e os paizes vizinhos. Navios navegando de New York a San Francisco, hoje são obrigados a passar por via do Cabo Horn, uma distancia de 19,000 milhas. Não se podem calcular os beneficios que serão derivados desta extensão. As grandes quantidades de trigo, madeira, e outros artigos produzidos na costa do Pacifico podem ser transportados aos Estados do Atlantico somente por 3,000 milhas de vias-ferreas ou por meio de uma grande viagem ao redor da America do Sul, de modo que muitas vezes as despezas de viagem equivalem ao valor dos productos. Crê-se que o nosso commercio de cabotagem será muito augmentado pelo uso de um canal por Nicaragua, e por meio deste serão empregados navios que agora têm de permanecer nos portos do norte durante certas estações do anno.

Uma outra vantagem que os Estados Unidos ganharão pela construcção deste canal é que dará á nossa população uma communidade de interesses com as costas de oeste do Mexico e da America do Sul, agora substancialmente fechadas a nosso commercio. O commercio destas costas, sendo obrigado a passar por via do Cabo Horn, pode daquelle ponto chegar com menor difficuldade aos mercados da Europa que aos do nosso paiz; emquanto que, si o canal for construido, haverá um caminho maritimo seguro e bem protegido entre os portos de oeste do continente americano e as nossas principaes cidades de commercio.

O canal tornará possivel pela primeira vez por em vigor a doutrina de Monroe, até agora um simples dogma da politica americana. A communhão de interesses entre os paízes americanos será muito augmentada por esta obra. As Republicas Sul-Americanas têm instituicões semelhantes ás nossas; não pode haver opposição de interesses entre nós. Não é provavel que sejam paizes manufactureiros por muitos annos ainda, mas dedicar-se-hão principalmente á agricultura e mineração. Desejarão naturalmente trocar seu ouro, prata, assucar, café, fructas tropicaes, guano e outros productos pelas manufacturas e productos dos Estados Unidos.

Desde a publicação do artigo do Sr. SHERMAN, a empreza de Nicaragua passou por varias phases e foi assumpto de controversia no Congresso e na imprensa. Os trabalhos de construcção foram realmente começados em 1889, e continuados até o verão de 1893, quando foram suspensos por falta de fundos. Durante a terceira sessão do quinquagesimo-terceiro Congresso (1895), as seguintes estipulações relativas a estudos do canal pelo Governo dos Estados Unidos foram inseridas na *sundry civil appropriation bill:*

Para o fim de determinar a practicabilidade, permanencia, e custo da construcção e acabamento do canal de Nicaragua pelo caminho contemplado e estipulado na lei que o Senado decretou a 28 de Janeiro, intitulada: "Uma lei para emendar a lei intitulada 'Uma lei para incorporar a *Maritime Canal Company of Nicaragua*,' approvada a 20 de Fevereiro de 1889," é concedida a quantia de $20,000, para ser dispendida sob a administração do Secretario de Estado.

E uma commissão de tres engenheiros é constituida por isto para fazer os estudos e exames necessarios para essa determinação; a dita commissão será escolhida e nomeada pelo Presidente dos Estados Unidos, sendo um do corpo de engenheiros do exercito dos Estados Unidos, um dos engenheiros da marinha, e um engenheiro civil; e a remuneração será fixada pelo Presidente e não deve exceder á quantia de $5,000 por cada um, incluindo-se durante o tempo que estíverem empregados os vencimentos que os engenheiros que forem escolhidos ja tiverem do governo.

E a dita commisão, pelo regulamento que o Secretario de Estado prescrever, com a approvação do Presidente dos Estados Unidos, visitará e pessoalmente inspeccionará o traçado do dito canal, e deverá examinar e considerar os planos, perfis, secções, e especificações das varias partes, e apresentar ao Presidente um relatorio sobre estes; e si elles determinarem que um desvio da linha geral do caminho projectado é desejavel, o declarão no seu relatorio. E a dita commissão deverá apresentar seu relatorio no primeiro de Novembro de 1895 ou antes d'isto.

De accordo com estas estipulações, o Presidente CLEVELAND nomeou o Tenente Coronel WILLIAM LUDLOW, do exercito dos Estados Unidos, M. S. ENDICOTT, engenheiro da marinha dos Estados Unidos, e ALFRED NOBLE de Illinois, engenheiro civil. O seu relatorio foi apresentado ao Congresso no dia 7 de Fevereiro de 1896, e foi publicado como documento No. 279, quinquagesimo-quarto Congresso, primeira sessão.

O relatorio limitou-se aos caracteristicos technicos da obra, e recommendou outras explorações e estudos para determinar a formação de um projecto final. Algumas decisões da commissão foram vigorosamente combatidas, e o Congresso, em sua sessão

recente, inseriu uma clausula na lei geral de deficiencia, votando a quantia de $150,000 "para continuar os estudos e exames autorisados pela lei approvada no dia 2 de Março de 1895, intitulada 'uma lei concedendo verba para as varias despezas civis do Governo para o anno fiscal findo em 30 de Junho de 1896, e para os outros fins,' afim de formar planos completos para o trabalho inteiro da construcção deste canal como foi estipulado, * * * e para levar a cabo este proposito, o Presidente dos Estados Unidos é autorisado a nomear, com a approvação do Senado, uma Commissão consistindo de um engenheiro do Corpo de Engenheiros do exercito dos Estados Unidos, um official da marinha, que pode ser escolhido dos activos ou da reserva e um engenheiro civil, tendo a dita Commissão todos os poderes e deveres que são conferidos á Commissão estipulada nesta lei."

Pela estipulação desta clausula, o Presidente McKinley, no dia 9 de Julho de 1897, nomeou, como Commissão de Estudos, Contra-Almirante John G. Walker, da armada dos Estados Unidos, na reserva; Capitão Oberlin M. Carter, do Corpo de Engenheiros do exercito dos Estados Unidos, e Lewis M. Haupt, de Pennsylvania, engenheiro civil.

O seu relatorio determinará definitivamente o traçado do canal e o custo approximado da obra. Que auxilio, si auxilio houver, será prestado á construcção do canal pelo Governo dos Estados Unidos, é cousa que tem de ser decidida pelo Congresso. Mas é evidente destas deliberações, que, em primeiro lugar, um canal atravez do Isthmo, pelo caminho mais practicavel, é a grande necessidade internacional deste seculo; e que, em segundo lugar, este deve ser construido com a cooperação activa de todas as Republicas Americanas como meio de desenvolvimento e progresso intercontinental. Parece não somente possivel, mas apropriado e opportuno que os Estados Unidos declarem como sua politica nacional e determinação inalteravel, que, nas palavras de John Quincy Adams, "os dous continentes americanos devem ficar d'aqui em diante sob a direcção dos Estados americanos.

A construcção de um canal atravez do Isthmo de Panama sob auspicios essencialmente americanos seria a realização desta politica.

A utilidade especial da empreza de Nicaragua foi exposta pelo General Grant em termos precisos, num artigo que foi publicado

na "North American Review" do mez de Fevereiro de 1881. Elle disse: "De accôrdo com a antiga e actual politica do Governo, obedecendo á vontade do povo americano, frequentemente expressada, em attenção á nossa dignidade e poder como nação, com o devido zelo por nossa seguridade e prosperidade de nossos interesses e industrias nesto continente e com a resolução de impedir que potencias rivaes, quer amigas, quer inimigas, sejam estabelecidas em nossas costas, *recommendo ao povo americano um canal americano em solo americano*, e me felicito pelo facto de que os estudos mais cuidadosos têm demonstrado que este traçado americano é o mais conveniente, sob o ponto de vista economica, para a construcção de uma obra destinada á uma grande prosperidade.

Joseph P. Smith

REPUBLICA ARGENTINA.

IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES EM 1896.

O "Moniteur Officiel du Commerce," de 6 de maio de 1897, publica as seguintes estadisticas relativas ao commercio exterior da Republica Argentina:

As importações em 1896 montaram a 118,121,347 pesos, sendo um augmento de 17,000,000 pesos sobre as do anno anterior. O augmento consistiu principalmente no ferro e suas manufacturas que foram importados no valor de 4,868,000 pesos; na madeira e suas manufacturas no valor de 3,033,000 pesos; e nos productos chimicos e pharmaceuticos, 2,350,000 pesos. As importações dos paizes foram approximadamente as seguintes:

Paizes.	Valor.
	Piastras.
Allemanha	13, 900, 000
Inglaterra	44, 700, 000
França	12, 000, 000
Italia	11, 390, 000
Estados Unidos	11, 210, 000

Seguem-se a Belgica, o Brazil, a Hespanha e as outras nações. O augmento das importações da Inglaterra foi de cerca de 4,500,000 pesos; das importações da França, de cerca de 3,000,000 pesos; das importações da Allemanha, algumas 2,800,000 pesos; e das da Italia, de cerca de 1,000,000 pesos.

O valor total das exportações em 1896 montou a 117,849,855 pesos, sendo uma diminuição de mais de 3,000,000 pesos, comparado com o valor das exportações para 1895. Isto foi especialmente notavel nos animaes vivos. Os productos agricolas mostram um augmento de 1,700,000 pesos, principalmente do milho. Houve uma grande diminuição no valor do trigo que se exportou, mais de 1,000,000 pesos.

Quanto ao destino das exportações, a França as recebeu no valor de 23,600,000 pesos; Inglaterra, 14,300,000 pesos; Allemanha, 13,300,000 pesos; Belgica, 12,000,000 pesos; Brazil, 9,800,000 pesos. Os Estados Unidos, Italia e Uruguay seguem em ordem.

Desta revista geral, pode-se ver que os paizes que enviam para a Republica Argentina mais productos que compram della são a Inglaterra, Italia e os Estados Unidos. Ao contrario, a França, a Belgica e o Brazil importam em maior escala que exportam. O balanço do commercio com Allemanha é quasi em equilibrio.

COLOMBIA.

DIREITO DE DEZ POR CENTO SOBRE OS VOLUMES POSTAES.

Por um decreto de 4 de novembro de 1896, o governo do Departamento de Panama impôz um direito de 10 por cento ad valorem sobre todos os volumes procedentes do estrangeiro recebidos por correio. Tambem regulou a cobrança de dito imposto e deu instrucções aos agentes fiscaes para que abrissem todos os volumes.

Em consequencia das reclamações que foram feitas relativas a este assumpto, o Governo colombiano modificou as instrucções originaes do modo seguinte:

O valor do volume postal será determinado pelo sello e pela declaração que o acompanha, e a verificação da exactidão das declarações será feita quando haja suspeita ou razões que a justifiquem.

Além d'isso, o direito de importação dos volumes postaes será liquidado no futuro na repartição de correio onde se recebam e não nas repartições do Ministerio da Fazenda.

COSTA RICA.

O Congresso Nacional desta Republica promulgou um decreto no dia 20 de Maio ultimo, prohibindo, a partir dessa data, a immigração dos chinezes para o paiz; mas essa prohibição não será applicavel aos individuos desta nacionalidade que já estão estabelecidos permanentemente em Costa Rica. Estes podem deixar o paiz e voltar quando assim quizerem.

O mesmo decreto autorisa o Executivo a obstar a immigração para a Republica de qualquer outra raça que o Governo considerar obnoxia ao progresso e bem estar da nação.

O Poder Executivo expedirá instrucções regulamentares para fazer vigorar a presente lei.

O Poder Executivo approvou o projecto de uma concessão intitulada "The Sarapiqui Estates Company Limited," que tem por objecto o melhoramento de grandes terrenos adaptados á cultura de café, cacáo e de todos os outros productos tropicaes.

Essa companhia foi estabelecida em Londres, a 28 de Agosto de 1896.

HONDURAS.

CONCESSOES FEITAS.

N'uma carta recente dirigida á Secretaria de Estado, o Sr. W. M. Little, Consul dos Estados Unidos em Tegucigalpa, diz:

1. Uma concessão foi feita a capitalistas de New York para o acabamento da estrada de ferro interoceanica de Puerto Cortez a Amapala. O Governo celebrou o contracto com o "Syndicato de Honduras" de New York. O Syndicato fica obrigado a arranjar a divida estrangeira, e tem o direito de estabelecer um banco nacional, e de administrar as alfandegas da Republica por um prazo de annos. O Syndicato fica obrigado em breve tempo, a prestar certas garantias.

2. Uma concessão é feita a capitalistas de Washington para a construcção de uma estrada de ferro electrica do systema de Fryer, de Puerto Cortez a Truxillo. A concessão é feita á "American Honduras Company" de Washington. A companhia fica obrigada a depositar certos fundos como garantia.

3. Um acto que faz certas mudanças na tarifa e um acto que torna livre a cultura e venda de tabaco foram votados pelo Congresso. Até agora tem sido monopolio do Governo.

4. Uma concessão feita a capitalistas Americanas para o estabelecimento de uma estrada de rodagem e de uma linha de carros de expresso de Puerto Cortez a Tegucigalpa, e d'ahi a Amapala.

ABOLIÇÃO DO MONOPOLIO DE TOBACO.

Decreto No. 114.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1. Fica abolido no Estado o monopolio de tabaco; por conseguinte fica permittido sem limitação alguma, plantar, cultivar, preparar e exportar a dita planta, e tirar o lucro da mesma.

ART. 2. Desde que esta lei entre em vigor o Poder Executivo ficará autorisada a vender a presente existencia de tabaço pelo preço que possa obter.

ART. 3. Esta lei vigorará, quanto á plantação e exportação de tabaco, desde o primeiro de agosto de 1897; e quanto á abolição do monopolio desde o primeiro de dezembro do anno corrente.

Dado em Tegucigalpa, na Sala das Sessões, no dia 3 de abril de 1897.

(Assignado) JOSÉ MARIA REINA,
Presidente, etc.

MUDANÇAS NA TARIFA.

Decreto No. 119.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1. Fica estabelecida para a avaliação de mercadorias que se importarem no Estado uma classe duodecima, com a avaliação de dous pesos por libra, do peso bruto.

ART. 2. Nas avaliações estabelecidas fazem-se as seguintes modificações:

1. O vinho e a cerveja em garrafas de todas as qualidades, ficam transferidos da segunda para a terceira classe.

2. O vinho e a cerveja em barris, garrafões, ou em qualquer outra vasilha excepto em garrafa, ficam transferidos da segunda para a quarta classe.

3. Os licores, fortes ou doces, taes como o alcohol, aguardente, whisky, absinthio, rhum, genebra, mistela, chartreuse, bebidas amargas, etc., e o vinho de Champanha, quando vir em garrafas e nao exceder a 22 gráos de Carthier, ficam transferidos da quarta para a sexta classe. Todo o vinho de Champanha que exceda ao gráo mencionado será avaliado proporcionalmente.

4. Os licores, fortes ou doces, taes como o alcohol, aguardente, whisky, absinthio, rhum, genebra, etc., quando vierem em barris, garrafões, ou em outras vasilhas que nao garrafas, e nao excederem a 22 gráos de Carthier, ficam transferidos da quarta para a oitava classe. Quando excederem a esse gráo, serão avaliados proporcionalmente.

5. As calças, colletes, jaquetas, casacos de todas as classes, capotes, e todas as outras roupas semelhantes de homem, feitas de lã ou de linho, ficam transferidas da oitava para a nona classe.

6. Os sellins, cabrestos, caixas de espingarda, arções de sellim, redeas de freio, cilhas, gamarras, garrupeiras e os outros accessorios, ficam transferidos da nona para a oitava classe.

7. As bolas de marfim para bilhares, quando vierem sem os bilhares, joias, ornamentos, pedras preciosas, e pedrarias, artigos de ouro ou de prata, e os que contiverem estes metaes, relogios de bolso, feitos de qualquer material, caixas, vasias de pellucia, setim, ou couro, preparadas para os relogios de bolso ou para joias, sedas cruas ou misturadas com outro material, manufacturadas em qualquer forma, quando a parte principal for de seda, ficam transferidas da undecima para a duodecima classe.

8. Os cigarros de todas as classes, incluindo tambem os charutos, ficam transferidos da decima para a nona classe.

ART. 3. A importação de aguardente da mesma qualidade que se faz no paiz, de rhum, whisky, aguardente, genebra, e do licor de anis de qualidade ordinaria, fica prohibida, ficando autorisado o Governo a importal-os e vendel-os.

ART. 4. Todas as mercadorias que se importarem, pagarão 100% além dos direitos estabelecidos de avaliação de armazenagem.

ART. 5. A presente lei vigorará desde o primeiro de agosto de 1897, mas as estipulações do artigo 4, só vigorarão desde essa data, caso não estejam depositada no dia 25 de maio, a garantia estipulada no contracto com o Syndicato de Honduras, relativas ao arranjo da divida do banco e da estrada de ferro. No caso de que a garantia seja depositada, o referido artigo 4 só vigorará desde o primeiro de outubro como adiantamento, no caso de falta de cumprimento do estipulado no mesmo contracto.

(Assignado.) JOSÉ MARIA REINA, *Presidente, etc.*

3 de abril de 1897

NOTA.—A lei da tarifa original, com as onze classes a que se refere este decreto, acha-se no Manual de Honduras, publicado pela Secretaria das Republicas Americans, vindo as classes no fim do livro. Desde a publicação da lei original, os direitos foram augmentados, primeiramente 20 por cento da quantia original, e depois 30 por cento deste total. Em vez destes dous differentes augmentos, a nova lei estipula que todas as mercadorias que se importarem serão sujeitas a uma taxa addicional de 100 por cento, além dos impostos originaes e das custas de armazenagem. A taxa de armazenagem é de centavos por grosa de libras.

SANTO DOMINGO.

NOVA LEI MONETARIA.

[Extrahida dos Relatorios Consulares dos Estados Unidos para julho de 1897.]

Remetto com esta uma copia e traducção da nova lei monetaria decretada pelo Governo dominicano no dia 5 do corrente mez.

ARCHIBALD H. GRIMKE, *Consul.*

SANTO DOMINGO, *13 de Maio de 1897.*

1. A cunhagem da moeda de prata ligada da casa de moeda da Republica será limitada á somma maxima de $1,500,000.

2. Como é o objecto do Poder Executivo que a quantia da moeda de prata em circulação será sempre menor do que é necessaria, e que uma quantia de moeda de ouro será exigida para fazer os negocios, a cunhagem de $600,000 foi decidida, e o resto será cunhado sómente no caso de que as transacções da Republido exijam os pagamentos em pequenas sommas; a quantia que se mostrar indispensavel será cunhada gradualmente, e não excederá de qualquer modo á somma fixada de $1,500,000. Os typos da moeda nacional serão os seguintes. Um peso, cincoenta centavos, vinte centavos, dez centavos.

3. (*a*) A moeda de nickel em circulação.

(*b*) A moeda na forma de francos da Republica em circulação.

(*c*) A moeda de bronze em circulação.

(*d*) A moeda cunhada a que se refere o presente decreto.

(*e*) Os bilhetes do Banco Nacional garantidos pelo Governo, formarão o que se denomina a moeda corrente, o valor de cada franco dominicano sendo fixado em 20 centavos da moeda corrente.

4. A seguinte moeda de ouro será avaliada á taxa mencionada, e será acceita como moeda corrente em pagamento das transacções particulares e pelas autoridades fiscaes e municipaes: A peça de ouro americana de $20 a $40, e suas partes fraccionarias em proporção; a libra esterlina a $9.50, e suas partes fraccionarias em proporção; as peças de ouro de 20 francos a $7.50, e suas partes fraccionarias em proporção; a peça de ouro allemã de 20 marcos a $9.25, e suas partes fraccionarias em proporção.

5. A moeda de prata de cunhagem estrangeira não será considerada como moeda corrente, e sua importação por este fica prohibida.

6. O pagamento dos direitos fiscaes e municipaes deve ser feito em parte ou em todo, na moeda seguinte e não será acceita outra: Na moeda de prata da cunhagem da Republica; na moeda de nickel da cunhagem da Republica; na moeda de bronze da cunhagem da Republica; nos bilhetes do Banco Nacional de Santo Domingo garantidos pelo Governo, no presente decreto.

7. Para o pagamento dos direitos fiscaes e municipaes (que deve ser feito na moeda de ouro ou seu equivalente á taxa official do cambio), a taxa do ouro americano sobre a moeda corrente da Republica será fixada invariavelmente em 100 por cento, de modo que $2 na moeda corrente equivalam a $1 de ouro americano. Quanto ás obrigações e contractos entre os particulares, o valor fixado á moeda corrente em relação á moeda de ouro americana é o mesmo como o assignado ao presente dollar de prata de cunhagem mexicana em relação á moeda de ouro americana; e decreta-se que cada dollar da moeda corrente é equivalente a cada dollar da moeda mexicana e é um substituto delle. A moeda de prata estrangeira que está actualmente em circulação será admittida nas transacções particulares durante o prazo de seis mezes a partir da promulgação do presente decreto, e ao fim deste prazo a referida moeda não será offerta real na Republica, não importa quaes sejam o seu peso e liga.

A moeda de prata que seja desprezada por ser furada ou cortada e que não pode ser exportada por causa da falsificação, poderá ser trocada no valor que

representa, no escriptorio do contador geral da Fazenda, para a moeda de prata de cunhagem nacional.

Este decreto, a contar da data da sua promulgação, abroga todas as leis e disposições em contrario, e será enviado ao Poder Executivo para os fins constitutucionaes.

ESTADOS UNIDOS.

COMMERCIO COM OS PAIZES LATINO-AMERICANOS. RELAÇÃO MENSAL DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES.

A seguinte é a relação mensal mais recente, compilada por Worthington C. Ford, chefe da Repartição de Estatistica do Ministerio da Fazenda, mostrando o commercio entre os Estados Unidos e os paizes latino-americanos. A relação é dada para o mez de Junho de 1897, e corrigida até Agosto de 1897. Deve-se explicar que os algarismos das varias alfandegas, mostrando as importações e exportações de um só mez não são recebidos no Ministerio da Fazenda até quasi o dia 20 do mez seguinte, e perde-se algum tempo necessariamente em sua compilação e impressão. Por conseguinte, as estatisticas para o mez de Junho, por exemplo, não são publicados até os primeiros dias de Agosto. Espera-se, portanto, que com a cooperação especial da Repartição de Estatistica, o Boletim mensal poderá fornecer a seus leitores os algarismos dos principaes artigos do commercio latino-americano, antes de sua publicação official pelo Ministerio da Fazenda.

Importações e exportações, Junho de 1897.

IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS NOS ESTADOS UNIDOS.

	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Páu campeche (toneladas)—				
Mexico	106	$3, 775	727	$20, 890
As Antilhas britannicas	458	10, 895	1, 560	29, 224
Outras Antilhas	2, 776	59, 297	1, 843	26, 766
Carvão betuminoso—				
Mexico	4, 204	9, 188	9, 769	20, 227
Coco ou cacão crú (libras)—				
As Antilhas britannicas	1, 091, 233	111, 851	388, 690	35, 317
Outras Antilhas	209, 532	14, 968	151, 033	13, 093
Brazil	895, 059	88, 998	63, 838	5, 923
Outras Republicas S. A.			1, 279, 144	117, 222

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS NOS ESTADOS UNIDOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Café—				
America Central	3, 847, 476	$590, 601	4, 341, 891	$604, 657
Mexico	1, 301, 297	214, 081	2, 609, 194	351, 161
As Antilhas	587, 103	81, 824	338, 513	44. 690
Brazil	33, 289, 594	4, 629, 647	47, 312, 637	3, 660, 949
Outras Republicas S. A	131, 864	18, 500	7, 441, 711	984, 392
Algodão em rama—				
America do Sul	309, 558	41, 797	67, 030	7, 613
Henequen—				
Mexico	6, 277	421, 564	7, 054	438, 962
	225	16, 059		
Bananas—				
America Central	239, 672		216, 327	
As Antilhas britannicas	177, 033		352, 535	
Cuba	135, 202		1, 470	
America do Sul	81, 885		108, 552	
Ilhas de Hawaii	6, 122		2, 484	
Laranjas—				
Mexico		1, 285		4, 828
As Antilhas britannicas		350		2, 876
Cuba		10		
Couros e pelles (libras)—				
America Central	93, 867	13, 289	140, 514	20, 656
Mexico	782, 587	100, 596	1, 498, 322	169, 530
As Antilhas	461, 709	41, 293	1, 785, 410	145, 682
America do Sul	1, 698, 057	391, 729	9, 486, 945	1, 390, 930
Borracha crúa (libras)—				
America Central	104, 942	46, 726	79, 946	31, 776
Mexico	9, 233	2, 557	13, 800	5, 368
As Antilhas	2, 022	768		
Brazil	805, 334	354, 736	652, 883	325, 109
Outras Republicas, S. A	3, 600	1, 181	81, 044	29, 761
Chumbo em linguados ou em barras (libras)—				
Mexico	12, 976, 533	131, 192	13, 873, 187	154, 588
Assucar não superior ao nº 16, de padrão hollandez—				
Mexico	2, 338, 381	45, 164	309, 555	2, 606
As Antilhas britannicas	51, 741, 773	1, 194, 210	74, 860, 027	1, 301, 594
Cuba			80, 269, 427	1, 690, 924
Outras Antilhas	138, 866, 773	3, 320, 390	29, 822, 329	578, 496
Brazil	15, 337, 779	308, 361		
Outras republicas, S. A	12, 289, 652	317, 718	24, 635, 511	517, 209
Tabaco em folha (libras)—				
Mexico	9, 354	1, 863	48, 400	20, 097
Cuba	1, 096, 208	526, 321	320, 950	161, 689
Mogno (M pés)—				
America Central			533	14, 353
Mexico	1, 526	73, 889	764	29, 588
Cuba	41	3, 992	200	12, 814
Outras Antilhas			9	843
America do Sul	5	450	2	100
Lã (da America do Sul)—				
Classe I (roupa)	115, 797	9, 980	4, 133, 227	467, 226
Classe II (lã penteada)	101, 165	15, 712	1, 403, 261	205, 595
Classe III (tapetes)	2, 030, 912	186, 623	2, 245, 862	182, 686

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Instrumentos de agricultura—				
Mexico		$4,061		$9,718
America Central e Honduras britannica		158		511
Cuba		68		763
Porto Rico		2,049		402
Santo Domingo		341		45
Outras Antilhas e Bermuda		313		671
Republica Argentina		55,429		40,176
Brazil		838		4,193
Colombia		242		63
Outras Republicas, S. A		26,556		3,050
Livros, mappas, gravuras e outras publicações—				
Mexico		6,100		10,968
America Central e Honduras britannica		7,195		8,923
Cuba		39		25,184
Porto Rico		35		2,190
Santo Domingo		410		91
Outras Antilhas e Bermuda		1,697		2,882
Republica Argentina		4,744		1,245
Brazil		1,577		21,210
Colombia		3,607		145
Outras Republicas, S. A.		7,488		2,850
Cereaes, milho (fangas)—				
Mexico	195,975	75,251	129,499	43,992
America Central e Honduras britannica	7,941	3,326	16,164	9,185
Cuba	23,929	9,601	74,263	27,017
Porto Rico			1,000	356
Santo Domingo	200	83	50	14
Outras Antilhas e Bermuda	57,221	24,301	57,754	21,711
America do Sul	3,855	1,652	6,299	2,337
Trigo (fangas):				
America Central e Honduras britannica	5,333	4,074		
As Antilhas e Bermuda	46	38	243	241
Outras Republicas, S. A	212	176	14,184	11,921
Farinha de Trigo (barris)—				
Mexico	5,887	21,586	1,082	4,661
America Central e Honduras britannica	18,750	70,022	23,060	103,503
Cuba	19,065	69,704	8,757	40,587
Porto Rico	10,475	38,754	11,018	48,943
Santo Domingo	2,285	9,450	4,737	22,953
Outras Antilhas e Bermuda	58,107	212,059	70,712	306,886
Brazil	50,227	198,465	40,359	186,711
Colombia	11,616	45,795	14,493	53,233
Outras Republicas, S. A	25,509	81,293	32,080	137,345
Carruagens, carros e partes de carros—				
Mexico		53,387		274,801
America Central e Honduras britannica		8,106		22,182
Cuba		443		8,851
Porto Rico		832		764

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Carruagens, carros e partes de carros—Continuado.				
Santo Domingo		$782		$1, 591
Outras Antilhas e Bermuda		9, 016		7, 258
Republica Argentina		3, 905		19, 519
Brazil		23, 543		1, 208
Colombia		1, 343		6, 199
Outras Republicas, S. A		3, 937		4, 427
Carvão de pedra (toneladas)—				
Mexico	16, 480	49, 971	32, 671	86, 539
America Central e Honduras britannica	691	2, 521	220	798
Cuba	14, 684	33, 859	16, 510	36, 174
Porto Rico	1, 237	3, 199	4, 663	12, 487
Santo Domingo	653	2, 312	743	1, 844
Outras Antilhas e Bermuda	926	2, 812	13, 379	35, 492
Brazil			5, 103	27, 505
Colombia			3, 002	6, 011
Outras Republicas S. A	25	130	861	2, 338
Manufacturas de algodão (jardas)—				
Mexico	1, 142, 237	64, 247	406, 031	25, 881
America Central e Honduras britannica	1, 105, 476	60, 681	1, 535, 521	66, 704
Cuba	23, 715	2, 259	12, 150	1, 314
Porto Rico	48, 212	2, 030	3. 400	413
Santo Domingo	213, 496	10, 268.	115, 334	5, 684
Outras Antilhas e Bermuda	616, 705	33, 229	848, 132	48, 280
Republica Argentina	807, 113	42, 630	69, 372	7, 264
Brazil	995, 678	68, 545	684, 954	51, 222
Colombia	588, 186	28, 364	613, 855	42, 011
Outras Republicas S. A	2, 321, 675	126, 613	1, 420, 471	78, 626
Outras		250, 945		235, 973
Roupa—				
Mexico		27, 634		22, 879
America Central e Honduras britannica		24, 211		25, 147
Cuba		5, 648		1, 787
Porto Rico		719		481
Santo Domingo		1, 756		1, 048
Outras Antilhas e Bermuda		4, 700		7, 148
Republica Argentina		5, 837		9, 440
Brazil		8, 532		3, 281
Colombia		3, 342		7, 697
Outras Republicas S. A		4, 691		8, 585
Velocipedes e accessorios—				
Mexico		3, 277		6, 165
America Central e Honduras britannica		8, 808		907
Cuba		1, 132		610
Porto Rico		3, 670		325
Santo Domingo		104		598
Outras Antilhas e Bermuda		5, 461		13, 005
Argentina		1, 396		3, 768
Brazil		7, 127		3, 978
Colombia		586		2, 671
Outras Republicas S. A		3, 111		4, 860

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PORDUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Ferro e aço e suas manufacturas, materiaes de construcção, serras e ferramentas—				
Mexico		$51, 175		$26, 867
America Central e Honduras britannica		23, 623		12, 270
Cuba		5, 330		7, 403
Porto Rico		1, 671		1, 431
Santo Domingo		1, 075		1, 613
Outras Antilhas e Bermuda		6, 219		6, 174
Republica Argentina		16, 592		32, 747
Brazil		22, 514		17, 261
Colombia		5, 197		8, 374
Outras Republicas, S. A.		23, 823		14, 661
Machinas: Machinas de coser e accessorios—				
Mexico		11, 391		17, 912
America Central e Honduras britannica		8, 832		8, 346
Cuba		50		
Porto Rico		763		4
Santo Domingo		177		276
Outras Antilhas e Bermuda		1, 840		1, 867
Republica Argentina		9, 700		18, 737
Brazil		9, 689		3, 304
Colombia		4, 103		4, 726
Outras Republicas, S. A.		14, 499		4, 447
Outras machinas—				
Mexico		228, 507		289, 305
America Central e Honduras britannica		25, 877		154, 115
Cuba		12, 730		6, 764
Porto Rico		5, 327		2, 375
Santo Domingo		4, 004		5, 424
Outras Antilhas e Bermuda		11, 743		7, 641
Republica Argentina		15, 876		15, 702
Brazil		105, 085		30, 047
Colombia		8, 682		15, 212
Outras Republicas, S. A.		58, 760		65, 286
Couros e suas manufacturas; couro para sola (libras)—				
Antilhas e Bermuda	6, 395	1, 384	2, 715	447
America do Sul	1, 350	292	2, 715	602
Outras classes de couro—				
Mexico		947		1. 740
America Central e Honduras britannica		344		760
Cuba		240		161
Porto Rico		149		
Santo Domingo		183		169
Outras Antilhas e Bermuda		982		1, 224
Republica Argentina				150
Brazil		2, 668		1, 500
Colombia		331		185
Outras Republicas S. A.		1, 766		524

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Fornecimentos navaes—				
Mexico	79	$242	403	$1, 154
America Central e Honduras britannica	1, 132	2, 503	952	2, 228
Cuba	566	1, 133	337	650
Porto Rico	24	51	130	270
Santo Domingo	150	420	197	460
Outras Antilhas e Bermuda	602	1, 282	714	1, 510
Republica Argentina	5, 851	10, 740	9, 160	17, 919
Brazil	12, 831	24, 825	9, 445	18, 195
Colombia	395	775	843	1, 696
Outras Republicas, S. A	2, 903	6, 483	3, 629	8, 142
Agua-raz (galões)—				
Mexico	510	189	749	235
America Central e Honduras britannica	928	296	1, 045	365
Cuba	7, 666	2, 326	5, 194	1, 548
Porto Rico	830	267	540	166
Santo Domingo	46	17	80	16
Outras Antilhas e Bermuda	2, 612	782	2, 272	734
Republica Argentina	30, 000	9, 354	5, 000	1, 650
Brazil	42, 305	13, 287	21, 583	5, 996
Colombia	804	327	885	314
Outras Republicas, S. A	17, 542	5, 815	3, 948	1, 350
Oleos: Mineraes, crús, incluindo-se todos os oleos naturaes, sem considerar a gravidade (galões)—				
Mexico	658, 583	32, 542	663, 502	28, 606
Cuba	119, 782			
Porto Rico		10, 000	382, 978	27, 034
Mexico	56, 975	11, 612	82, 839	19, 798
America Central e Honduras-britannica	116, 923	12, 665	59, 112	6, 578
Cuba	2, 997	470	708	331
Porto Rico	10, 575	1, 489	19, 805	2, 592
Santo Domingo	20, 312	1, 929	65, 492	6, 253
Outras Antilhas e Bermuda	229, 382	21, 798	288, 559	25, 276
Republica Argentina	732, 072	91, 135	440, 396	47, 399
Brazil	2, 092, 532	177, 654	2, 325, 829	183, 376
Colombia	50, 692	4, 808	160, 776	15, 141
Outras Republicas S. A	994, 676	109, 491	659, 459	63, 932
Oleos vegetaes—de semente de algodão (galões)—				
Mexico	29, 769	6, 331	75, 815	15, 260
America Central e Honduras britannica	605	249	312	79
Cuba				
Porto Rico			20	8
Santo Domingo	3, 274	1, 450	5, 771	2, 230
Outras Antilhas e Bermuda	23, 358	6, 495	72, 825	18, 214
Republica Argentina	2, 666	1, 104	1, 976	623
Brazil	42, 521	11, 781	73, 538	19, 577
Outras Republicas S. A	9, 907	2, 869	18, 533	6, 221
Paraffina e cera de paraffina (libras)—				
Mexico	255, 958	13, 408	100, 848	4, 768

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Paraffina e cera de paraffina (libras)—Continuado.				
America Central e Honduras britannica	24, 220	$1, 592	34, 329	$1, 687
Antilhas e Bermuda	2, 891	112	9, 466	295
Brazil	30, 940	1, 878	23, 668	1, 185
Outras Republicas, S. A	18, 995	1, 017	10, 900	449
Provisões: comprehendendo-se carnes e productos de lacticinio—				
Mexico	12, 919	1, 535	8, 944	1, 048
America Central e Honduras britannica	21, 723	2, 217	31, 723	4, 193
Cuba	2, 496	193	5, 192	399
Porto Rico	576	42	672	48
Santo Domingo				
Outras Antilhas e Bermuda	35, 367	2, 937	34, 142	3, 010
Republica Argentina				
Brazil	18, 000	1, 462	7, 560	648
Colombia	5, 876	452	5, 056	415
Outras Republicas, S. A	19, 372	1, 517	12, 203	1, 052
Carne de vacca, salgada ou em salmoura (libras)—				
Mexico	1, 100	43	880	56
America Central e Honduras britannica	55, 050	2, 727	32, 090	1, 593
Cuba	2, 000	97	16, 000	728
Porto Rico	400	22	400	20
Santo Domingo	4, 400	193	12, 000	392
Outras Antilhas e Bermuda	678, 045	32, 683	462, 169	21, 570
Brazil	3, 800	220	3, 000	150
Colombia	13, 500	552	9, 300	496
Outras Republicas, S. A	253, 899	12, 870	172, 100	9, 284
Sebo (libras)—				
Mexico	130, 148	5, 169	33, 721	1, 154
America Central e Honduras britannica	274, 838	12, 167	269, 607	10, 772
Cuba	95, 261	3, 248	95, 413	3, 620
Porto Rico				
Santo Domingo	78, 354	2, 506	12, 670	470
Outras Antilhas e Bermuda	77, 688	3, 674	274, 658	10, 127
Brazil			67, 387	2, 835
Colombia	5, 590	307	83, 590	3, 562
Outras Republicas, S. A	2, 791	117	21, 712	862
Toucinho (libras)—				
Mexico	8, 080	793	8, 138	692
America Central e Honduras britannica	26, 260	1, 763	31, 230	2, 217
Cuba	640, 000	31, 959	1, 196, 554	70, 683
Porto Rico	64, 102	3, 204	38, 205	2, 280
Santo Domingo	1, 375	49	5, 400	301
Outras Antilhas e Bermuda	56, 277	3, 981	49, 288	3, 917
Brazil	2, 825, 364	185, 831	1, 508, 615	95, 617
Colombia	1, 800	90	361	37
Outras Republicas S. A	11, 289	769	43, 259	3, 211

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Presunto (libras)—				
Mexico	12, 161	$1, 353	16, 679	$1, 882
America Central e Honduras britannica	27, 515	2, 874	28, 713	3, 351
Cuba	328, 400	29, 555	284, 231	30, 891
Porto Rico	75, 012	6, 050	60, 612	5, 455
Santo Domingo	3, 189	373	5, 720	607
Outras Antithas e Bermuda	71, 431	7, 451	104, 672	10, 043
Brazil			8, 415	725
Colombia	11, 652	921	12, 721	1, 080
Outras Republicas S. A.	63, 039	6, 714	66, 344	7, 122
Carne de porco (libras)—				
America Central e Honduras britannica	130, 350	5, 590	119, 095	5, 214
Cuba	31, 200	1, 459	15, 000	644
Porto Rico	716, 200	32, 760	283, 000	12, 397
Santo Domingo	6, 300	306	11, 200	525
Outras Antilhas e Bermuda	1, 892, 160	88, 806	1, 501, 450	68, 478
Brazil	1, 600	73	11, 000	412
Colombia	10, 100	488	7, 100	368
Outras Republicas S. A.	173, 200	8, 119	319, 300	14, 610
Banha (libras)—				
Mexico	465, 492	24, 737	511, 063	23, 303
America Central e Honduras britannica	220, 602	12, 546	347, 866	17, 475
Cuba	2, 611, 243	130, 562	2, 638, 855	113, 851
Porto Rico	381, 060	19, 053	393, 264	19, 345
Santo Domingo	30, 414	1, 649	53, 424	3, 064
Outras Antilhas e Bermuda	379, 931	22, 295	604, 150	33, 595
Republica Argentina	2, 360	123	2, 000	107
Brazil	1, 549, 020	96, 941	1, 827, 346	94, 795
Colombia	32, 105	1, 626	287, 615	14, 989
Outras Republicas S. A	964, 507	54, 731	876, 693	47, 639
Oleo e oleomargarina (libras)—				
Mexico			424	59
America Central e Honduras britannica	1, 203	124	1, 930	185
Porto Rico				
Outras Antilhas e Bermuda	94, 560	8, 751	218, 630	20, 797
Colombia	8, 000	769	6, 560	691
Outras Republicas, S. A	38, 479	4, 536	43, 300	4, 708
Manteiga (libras)—				
Mexico	15, 698	2, 657	22, 247	3, 900
America Central e Honduras britannica	19, 375	3, 140	30, 638	5, 010
Cuba	2, 804	535	5, 602	1, 009
Porto Rico			3, 600	412
Santo Domingo	3, 150	415	7, 200	1, 004
Outras Antilhas e Bermuda	141, 657	21, 129	148, 521	21, 484
Brazil	29, 562	5, 255	49, 134	5, 922
Colombia	6, 567	947	7, 474	1, 089
Outras Republicas, S. A	51, 611	6, 734	55, 700	7, 335
Queijo (libras)—				
Mexico	8, 082	824	16, 920	1, 836
America Central e Honduras britannica	15, 373	1, 567	19, 566	2, 088

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Queijo (libras)—Continuado.				
Cuba	2,600	$428	7,703	$1,190
Porto Rico	1,720	194	4,517	585
Santo Domingo	3,487	374	4,037	496
Outras Antilhas e Bermuda	59,892	6,570	72,179	8,092
Brazil			995	132
Colombia	6,898	812	9,532	1,079
Outras Republicas, S. A	7,687	877	18,524	2,388
Sementes—				
Mexico		734		126
America Central e Honduras britannica		630		500
Cuba		62		100
Porto Rico		38		24
Santo Domingo		35		114
Outras Antilhas e Bermuda		291		131
Republica Argentina				
Brazil				5
Colombia		36		364
Outras Republicas S. A		103		311
Assucar refinado (libras)—				
Mexico	30,202	1,610	18,844	882
America Central e Honduras britannica	118,275	5,784	77,524	3,491
Santo Domingo	3,450	193	5,754	291
Outras Antilhas e Bermuda	137,467	6,489	165,590	8,849
Republica Argentina				
Colombia	84,568	4,099	56,632	8,879
Outras Republicas S. A	120	7	8,762	435
Tabaco, não manufacturado (libras)—				
Mexico	168,100	13,578	17,233	1,515
America Central e Honduras britannica	7,820	853	15,264	2,361
Antilhas e Bermuda	172,993	16,703	161,679	16,893
Republica Argentina			10,800	965
Colombia	9,180	1,092	800	49
Outras Republicas S. A	54,483	4,823	82,744	6,826
Tabaco: charutos, cigarros e outras manufacturas de tabaco—				
Mexico		4,620		262
America Central e Honduras britannica		8,800		8,983
Cuba		7,402		16,603
Outras Antilhas e Bermuda		17,441		22,531
Republica Argentina		2,656		2,053
Brazil		50		
Colombia		1,477		17
Outras Republicas S. A		3,075		6,538
Madeira e suas manufacturas: madeira não manufacturada; madeira serrada e cortada; troncos; outras classes—				
Mexico		32,982		26,771
America Central e Honduras britannica		3,012		8,153
Cuba		93		7,302

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Madeira e suas manufacturas: madeira não manufacturada; madeira serrada e cortada; troncos; outras classes—Continuado.				
Outras Antilhas e Bermuda		$1, 673		$657
Republica Argentina		20		
Brazil				
Colombia		348		1, 021
Outras Republicas S. A		325		174
Madeiras de construcção; Taboas, taboados e pranchões—				
Mexico	5, 930	85, 343	12, 780	237, 886
America Central e Honduras britannica	1, 017	15, 647	629	8, 468
Cuba	2, 263	25, 950	2, 117	20, 380
Porto Rico	328	4, 181	810	9, 667
Santo Domingo	195	2, 682	371	5, 132
Antilhas e Bermuda	3, 452	47, 616	2, 785	40, 813
Republica Argentina	5, 961	78, 371	2, 549	49, 395
Brazil	6, 759	83, 201	5, 075	72, 644
Colombia	454	4, 683	491	6, 192
Outras Republicas S. A	3, 716	45, 093	5, 218	62, 122
Todas as outras madeiras de construcção—				
Mexico		28, 525		35, 346
America Central e Honduras britannica		10, 213		7, 557
Cuba		4, 448		7, 007
Porto Rico		3, 955		429
Santo Domingo		1, 355		294
Outras Antilhas e Bermuda		20, 928		4, 886
Republica Argentina		14, 678		36, 092
Brazil		1, 253		3, 972
Colombia		518		615
Outras Republicas S. A		11, 044		23, 971
Manufacturas de madeira—				
Mexico		31, 007		40, 575
America Central e Honduras britannica		23, 887		25, 974
Cuba		7, 583		6, 625
Porto Rico		3, 582		1, 376
Santo Domingo		1, 324		1, 383
Outras Antilhas e Bermuda		17, 151		12, 433
Republica Argentina		5, 535		13, 962
Brazil		9, 188		7, 089
Outras Republicas S. A		17, 218		10, 632
Colombia		4, 942		5, 549
Lã e suas manufacturas:				
Lã crúa (libras)—				
Mexico	391, 259	34, 583	60	6

VENEZUELA.

O NOVO MINISTERIO.

O General Joaquin Crespo, Presidente constitucional dos Estados Unidos de Venezuela, nomeou um novo gabinete por um decreto em data de 28 de junho de 1897, firmado por seu Secretario, General José R. Nuñez. Os membros do novo gabinete são os seguintes:

Ministro do Interior, Sr. Dr. Heriberto Gordon.

Ministro das Relações Exteriores, Sr. Don P. Ezaquiel Rojas.

Ministro da Fazenda, Sr. Don Luis A. Castillo.

Ministro da Guerra e Marinha, General José Rafael Ricart.

Ministro do Fomento, Sr. Dr. Adriano Riera Aguinagalde.

Ministro da Instrucção Publica, Sr. Dr. Federico Chirinos.

Ministro das Obras Publicas, General George Uzlar, Jr.

O General E. Ibarra Herrera, Governador do Districto Federal tem assento no gabinete venezuelano por razão de seu officio.

A MAIOR REPUBLICA DA AMERICA CENTRAL.

TRATADO DE UNIÃO DA AMERICA CENTRAL.

Consulado dos Estados Unidos da America,
Tegucigalpa, Honduras, 29 de junho de 1897.

O Honrado Joseph P. Smith,
Director da Secretaria das Republicas Americanas, Washington, D. C.

Senhor: Tenho a honra de remetter-vos uma copia de um tratado de união, celebrado em Guatemala a 15 de junho de 1897, entre as cinco Republicas da America Central, junto com a traducção da mesma.

Tenho a honra de ser seu criado fiel e obrigado,

Wm. M. Little,
Consul dos Estados Unidos.

TRATADO DE UNIÃO DA AMERICA CENTRAL.

Os Governos de Guatemala, Costa Rica e o da Republica Maior da America Central, por meio de seus respectivos delegados e plenipotenciarios, a saber: os Senhores Licenciados, Antonio Batres Jáuregui, Mariano Cruz e Antonio

Gonzalez Saraiva, por Guatemala; o Senhor Licenciado Leonidas Pacheco, por Costa Rica; e os Senhores Doutores Tiburcio G. Bonilla e Manuel Delgado, pela Republica Maior da America Central.

Desejando que se realise o mais prompto possivel a União da America Central de um modo definitivo pela expansão immediata de suas mutuas relações politicas, unidas desde agora perante as nações extrangeiras, e tendo os Estados bases harmonicas de união, identicas garantias e principios homogeneos de libertade e de progresso, depois de haverem exhibido seus plenos poderes, que se acham em devida forma, e das conferencias e discussões do caso, têm acordada nas estipulações seguintes:

Art. 1. As Republicas de Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, Honduras e Salvador, forman desde hoje uma só nação, livre e independente, que se denomina "Republica de Centro America."

Art. 2. As Republicas signatarias que constituem a nova unidade politica, conservam sua inteira liberdade e independencia, excepto nos pontos que expressa este tratado, e com referencia aos quaes devem ser consideradas como uma só nacionalidade.

Art. 3. Conservam seu regimen autonomico, quanto á sua administração interna, e sua unidade terá por unico objecto que nas suas relações internacionaes appareçam como uma só entidade para garantir sua independencia commum, direito e respeitabilidade.

Art. 4. Com este objecto, as Republicas, que no futuro denominar-se-hão Estados, convem em organisar um Poder Executivo Nacional, cujo chefe terá o caracter de Presidente da Republica da America Central.

Art. 5. Os Presidentes das Republicas actuaes serão denominados chefes de Estado.

Art. 6. A Presidencia da Republica da America Central será exercida alternativamente, por turno, pelos respectivos chefes de Estado, em ordem alphabetica de nações, como se segue: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua e Salvador.

Art. 7. O turno será annual e principiará a 15 de setembro do corrente anno, si nessa data tiver recebido este tratado sua approvação definitiva, e si não a tiver recibido, na data que opportunamente se fixe pela maioria dos Estados.

Art. 8. O Presidente da Republica da America Central será assistido por um Conselho de dous delegados por cada Estado, que terão o caracter de ministros responsaveis.

Art. 9. A falta ou ausencia de alguns dos ditos delegados, quando concorrer uma maioria, não obstará a suas deliberações e resoluções.

Art. 10. Para autorizar seus actos e ser orgão de communicação, o Presidente da America Central designará um dos membros que assuma a secretaria de estado.

Art. 11. Os conselheiros serão nomeados por um anno, pelo Executivo de Estado, podendo ser reeleitos.

Art. 12. Em todas as resoluções que affectam a politica exterior da America Central, o Presidente deverá proceder com consulta do conselho e com o voto

da maioria absoluta dos que assistam. O voto do Presidente será decisivo em caso de empate.

Art. 13. São attribuições do Presidente da America Central, de accôrdo com o conselho:

(A) Defender a independencia e a honra da nação, e a inviolabilidade de seu territorio.

(B) Observar as estipulações do presente Tratado, e fazer que se observem pelos Estados.

(C) Procurar por meios pacificos a conservação da ordem publica nos Estados.

(D) Fixar em casos necessarios a forma e recursos com que cada um delles deva contribuir á defesa do territorio e da honra nacional.

(E) Nomear Ministros Diplomaticos, Consules e Agentes Consulares.

(F) Receber os Ministros e demais Enviados de outras nações e conceder exequatur ás commissões dos consules estrangeiros.

(G) Cultivar e fomentar as relações internacionaes.

(H) Expedir passaportes aos Ministros e Enviados de outras nações, e retirar o exequatur dos consules em casos providos pela lei.

(I) Fixar o orçamento e forma em que os Estados devem concorrer para os gastos communs.

(J) Manter a boa harmonia entre os Estados.

(K) Celebrar e ratificar tratados de paz, amizade, commercio, navegação e extradição ou convenções, contratos e estipulações que se referirem aos interesses geraes da America Central; devendo-se submetter á approvação da Assemblea do Estado respectivo, os que se referirem a interesses peculiares deste, ou que se tenham verificado a seu pedido.

(L) Procurar a maior extensão possivel das vias de communicação entre os Estados e do commercio maritimo nas suas costas.

(M) Procurar a maior e mais prompta unidade de moedas, pesos e medidas sob o systema decimal, e a união fiscal e aduaneira, assim como a uniformidade no plano de estudos.

Art. 14. O Conselho fica de mais, autorisado para desenvolver em seus trabalhos as bases que conduzam a unir os interesses da America Central, principalmente no ramo de Legislação.

Art. 15. A representação diplomatica e consular terá effeito, no futuro, em nome da Republica da America Central.

Art. 16. Para exercer a attribuição a que se refere o Art. 13, o Conselho deverá cuidar de que os Representantes procedam igualmente dos differentes Estados.

Art. 17. Fica entendido que sempre que um Estado necessite, por sua conta, de uma representação diplomatica ou consular, será designada com o pessoal que o mesmo Estado indique.

Art. 18. É o dever principal do Conselho manter a harmonia fraternal entre os Estados, e si seus bons officios não alcançarem o effeito desejado, recorrer-se-ha, infallivelmente, ao procedimento de arbitramento.

Art. 19. Fica reconhecido que este Tratado não tem outro fim mais do que

o de favorecer a definitiva organisação da America Central; que, por conseguinte, não se terá em conta outro procedimento nem se admittirá outra interpretação nas suas clausulas que terão esse ultimo fim, pelos meios pacificos e de reciproca conveniencia.

ART. 20. A Republica da America Central será considerada organisada desde que concorra mais de um Estado á sua formação; e a falta de acceitar alguma ou algumas das clausulas aqui consignadas, não impedirá que o Estado que não a acceite, entre para formar parte de união, sempre com a condição de que ao juizo do Conselho Executivo não se affecte, essencialmente, este pacto.

ART. 21. O cidadão de qaulquer dos Estados não será considerado como um estrangeiro em outro e estará nas condições do nativo si manifestar seu desejo de sel-o perante os encarregados do registro civil.

ART. 22. A capacidade civil e politica de um cidadão da America Central, cumprido o requisito do artigo anterior, será governada pela lei do Estado em que resida a respeito dos actos nelle verificados.

ART. 23. Em consequencia, a opção a que se refere o artigo 21, lhes dará o caracter de cidadãos naturaes, com todos os seus deveres e garantias, e o domicilio lhes dará todos os direitos e onus da localidade, sem exclusão alguma.

ART. 24. Os documentos expedidos por qualquer funccionario, sendo legalisados, terão força e vigor em qualquer Estado, conforme a suas leis; mas para o exercicio de titulos profissionaes, necessitar-se-ha demais a permissão respectiva, e para o exercicio do notariado, se exige tambem o cumprimento dos requisitos especiaes das leis do Estado.

ART. 25. Os Estados da America Central farão causa commum nas questões internacionaes que affectem sua soberania e independencia.

ART. 26. O auxilio que preste um Estado em serviço de outro, será por conta do que o fornece.

ART. 27. O Presidente da Republica da America Central, de accôrdo com o Conselho Executivo, determinará o modo e forma dos auxilios para que exista unidade de acção.

ART. 28. A disposição do mando superior das forças será subordinada á do Estado em que se operem; salvo, si o Presidente da Republica assumir o mando directo. O auxilio deve ser prestado no lugar do conflicto.

ART. 29. Em taes casos, tudo relativo á paz, será determinado pelo Executivo Nacional.

ART. 30. A paz, entre os Estados da America Central, será garantida pelo reconhecimento do principio de não-intervenção. Isto não impede o reciproco e espontaneo auxilio que se prestem os Estados para a manutenção da paz, quando seja requerido d'elles.

ART. 31. Por conseguinte, nenhum chefe dos Estados poderá ingerir-se de motu proprio de forma alguma nas questões de regimen interno de outro Estado.

ART. 32. Em cumprimento do art. 18, quando um dos Estados se creia ameaçado ou offendido por outro, dirigirá uma nota ao Conselho Executivo na qual será dada conta das particularidades do conflicto pendente e todas as explicações necessarias serão offerecidas, mantendo-se as cousas, entretanto, em *statu quo*.

ART. 33. Ouvida a outra parte, e não sendo efficaz a intervenção conciliadora do Conselho Executivo, serão avisadas as partes de que dentro do prazo que se fixe, deverão nomear um arbitro. Em caso de desacordo, o mesmo conselho fará a designação. Para as resoluções que tenham de ser tomadas nestes casos, o conselho será considerado formado dos membros que não tiverem interesses directos na questão; e si o Presidente da Republica estivesse no caso acima, os membros habis designarão por maioria a pessoa que terá duplo voto para o caso de empate. O laudo arbitral terá força de sentença definitiva

ART. 34. Nenhum Estado autorisará nem consentirá no seu territorio actos de hostilidade contra algum dos outros.

ART. 35. A concentração de emigrados politicos, será feita sem mais procedimento que o pedido do governo interessado.

ART. 36. O direito de asylo é inviolavel, assim nos Estados como na Republica salvo nos casos previstos nos pactos de extradição.

ART. 37. As responsabilidades pecuniarias ou de qualquer outro genero que tenham contrahido ou que no futuro contraiam os respectivos Estados, pertencerão ao Estado que se obrigar.

ART. 38. Para que nas constituições dos Estados domine o mesmo espirito politico que tem de facilitar sua missão definitiva, estabelecem como bases de seu direito publico constitucional, as seguintes:

(A) Separação da Igreja e do Estado, e o respeito absoluto ás crenças

(B) A liberdade de imprensa sem previa censura. Os delictos e faltas de imprensa ficam sujeitos ao conhecimento e repressão dos tribunaes.

(C) A liberdade de testar, com a só restricção que as leis especiaes fixem para as heranças ou legados a favor das instituições de caracter religioso e para os alimentos devidos.

(D) A inviolabilidade da vida humana por delictos políticos.

(E) Absoluta igualdade na capacidade civil do homem e da mulher.

(F) O caracter puramente civil dos actos que estabeleçam ou modifiquem a capacidade civil das pessoas, sem que isto impeça a celebração de qualquer ceremonia religiosa.

(G) A abolição de toda a obrigação ou instituição de mão morta, salvo aquellas que tiverem algum objecto de beneficencia ou de instrucção publica.

(H) A garantia de habeas corpus.

(I) A inviolabilidade da propriedade, salvo o caso de expropriação, por utilidade e necessidade publicas, legalmente confirmadas e com previa indemnisação, que em caso de guerra não poderá ser previa.

(J) A absoluta independencia entre os Poderes Legislativo Executivo e Judiciario.

(K) A inviolabilidade das pessoas, salvo o caso de delicto ou falta, não podendo durar a detenção para inquirir mais de cinco dias.

(L) As leis vigentes não deverão ser retroactivas, salvo em materia penal quando favorecem o reo; mas não se permittem a confiscação nem o tormento.

(M) Igualdade perante a lei.

(N) Fica reconhecido o direito de petição individual ou collectiva.

(O) Fica reconhecido o direito de reunião pacificamente e sem armas e para fins licitos.

(P) O direito de defesa é inviolavel.

(Q) Todo cidadão pode livremente fixar seu domicilio, e entrar no paiz ou sahir delle, salvo o caso de estar sujeito a responsabilidades.

(R) O domicilio é inviolavel e não pode ser visitado excepto nos casos e com as formalidades que a lei prescreve.

(S) Em nenhum caso poder-se-hão occupar, nem menos examinar os papeis privados dos habitantes da Republica, sem ordem de juiz competente.

(T) A instrucção é livre, salvo as restricções que exija a moralidade; mas a que se dá nos estabelecimentos sustentados pelo Estado, é leiga gratuita e obrigatoria.

Art. 39. A declaração destes principios não obsta a que cada Estado estabeleça em sua constituição os mais que julgue convenientes.

Art. 40. Os tratados anteriores celebrados entre os Estados ficarão vigentes no que não se opponham ao presente pacto.

Art. 41. O Conselho Executivo, corridos cinco annos, ou antes si for possivel, convocará uma Assemblea Nacional que dicte a Constituição definitiva da America Central. O dito prazo será prorogavel a juizo do Conselho Executivo.

A Assemblea Nacional será composta de dez representantes por cada Estado e de cinco substitutos.

Art. 42. O escudo de armas e a bandeira nacional serão os da antiga confederação.

O presente Tratado será submettido á approvação das respectivas Assembleas ou convenções constituintes, que serão convocadas opportunamente por cada Estado, procurando obter sua ratificação antes do dia 15 de Septembro proximo.

Comtudo, si, nessa data faltar alguma ou todas as ratificações, isto não invalidirá o que foi estipulado.

Este Pacto será acceito, sem necessidade de troca, desde o dia em que todos os Governos da America Central tenham communicado a approvação de seus respectivos Congressos.

Em fé do que, os Plenipotenciarios abaixo assignados, firmaram, em triplicata, este Tratado e lhe affixaram seus sellos na cidade de Guatemala a 15 de junho do anno de 1897.

Antonio Batres.
Mariano Cruz.
Antonio Gonzalez Saraiva.
Leonidas Pacheco.
T. G. Bonilla.
Manuel Delgado.

HAWAII E ALASKA.

O interesse que recentes acontecimentos, comerciaes e politicos, tem dado á Republica de Hawaii e ao Territorio de Alaska, tem induzido o Bureau das Republicas Americanas a compilar, para publicação, na forma de Manuaes, os mais recentes dados e noticias relativas áquelles paizes que se pudessem obterem das fontes officiaes. Estas obras, que são agora prestes para a distribuição, são publicadas n'uma forma linda e attractiva, e cada uma contem un mappa preparado com cuidado, compilado pela Agrimensura de Costas e Geodetica dos Estados Unidos (United States Coast and Geodetic Survey).

O Manual de Hawaii é uma publição de 180 paginas, e trata por miudo e circumstanciadamente dos recursos naturaes, das industrias e do commercio d'aquellas Flhas. Dá-se um breve e interessante bosquejo historico da Flhas, desde a fecha de seu descobrimento por aquelle intrepido navegante inglez, o Capitão Cook, nos primeiros dias do anno 1778 até o dia de hoje. Narra-se a historia da cessão forçosa do grupo á Gran Bretanha no anno 1843, e da restauração da soberania Hawaiiana poucus mezes depois; tambem parece que, no anno 1849, uma força naval franceza foi desembarcada e tomou posse da alfandega em Honolulu e d'outros edificios de Governo. Este acto do commandante naval francez foi desdito pelo Governo francez, e a força hostil foi promptamente retirada.

Dá-se em cheio o tratado de amizade, commercio e navegação, negociado pelo Commodore Thomas ap Catesby Jones, da Marinha dos Estados Unidos, com o Governo das Ilhas Hawaiianas (conhecidas então como as Ilhas Sandwich), a 23 de dezembro de 1826. Este tratado antedata dez annos o primeiro feito pela Gran Bretanha. Dão-se depois os diversos tratados com os Estados Unidos, e uma apresentação das relações commerciaes com as Ilhas, o todo mostrando o destino manifesto das Ilhas Hawaiianas de fazerem-se parte integral dos Estados Unidos.

O Manuel de Alaska é de 130 paginas, e, assim como o de Hawaii, contem um mappa que mostra sua posição geographica; trata da area, população, clima e recursos daquelle territorio romoto. A fundação da obra é naturalmente o que a produziu, o descobrimento e descripção dos campos de ouro da região Klondike. Parece que este paiz quasi desconhecido tem uma area de

577,380 milhas quadradas, e uma costa de 26,000 milhas, sendo quasi dois e meia vezes outro tanto que a do resto dos Estados Unidos. O territorio foi adquirido a titulo de compra de Russia a 30 de março de 1867, estabelecendo-se os limites da possessão no tratado daquella fecha. Levantou-se, porém, uma questão entre o Governo dos Estados Unidos e o de Canada acerca do limite oriental, e a materia acha-se agora em curso de amigavel composição entre os dois Governos. Dá-se estendida attenção ao sujeito das pescas do phoca de pelle e outras, e se introduze muita correspondencia diplomatica sobre a questão muita discutida das pescas de phoca.

Conforme á declaração do Professor SPURR, da Agrimensura Geologica dos Estados Unidos (United States Geological Survey) fez-se o primero descobrimento de ouro no districto Yukon, no anno 1885, e conforme á mesma autoridade, o cinto que contem o ouro estende-se alguns centenares de milhas do este ao oeste. O Manual contem o texto inteiro das leis mineiras dos Estados Unidos applicaveis a Alaska. Faz-se referencia algum tanto estendida ás facilidades de correio e de transporte, e tamben ao caminho de ferro projectado para os campos de ouro.

Exemplares destes Manuaes se podem obterem com recorrer ao Bureau; para cobrir o custo da impressão, se paga 25 centavos por exemplar.

COMMERCIO MISCELLANEO.

BRAZIL.

Obras de distribuição de agua á cidade de Pará. O governo do Estado do Pará convida propostas para a compra das obras de distribuição de agua á cidade de Pará, e para a extensão do systema. As propostas serão recebidas até 18 de novembro proximo.

Trigo americano. Os commerciantes de Rio de Janeiro fretaram dous navios, que estão agora em São Francisco, para carregar trigo de California com destino a Rio. Esta é a primeira vez que occorre tal cousa, e se attribue á escassez da colheita na Republica Argentina e no Uruguay.

HONDURAS INGLEZA.

Procura de machinas. O Sr. ALBERT E. MORLAN, consul dos Estados Unidos em Belize, Honduras Ingleza, remette ao Ministerio de Estado a seguinte informação relativa ao estabelecimento de installações de luz electrica, fios telegraphicos, etc., nesta cidade. Tenho de communicar-vos que a Directoria Municipal de Belize contempla construir installações electricas para a illuminação das ruas e edificios dessa cidade; e creio que ha opportunidade de obras americanas, si se fizessem propostas em concurrencia com as companhias

inglezas. Vai-se construir tambem uma linha telegraphica de 200 milhas de comprimento e supponho que uma linha telephonica será construida conjunctamente. Uma machina para a fabricação de gelo foi contractada, e será brevemente em operação. O proprietario pretende operar uma fabrica de cerveja e installações para a armazenagem em frio em connexão com a machina de fabricar gelo.

MEXICO.

Fabricantes americanos.

Foi de tal efficacia a indicação feita aos fabricantes dos Estados Unidos pelo Sr. Joseph G. Donnelly, consul general em Nuevo Laredo, Mexico, n'uma communicação dirigida ao Ministerio de Estado em data de 4 de abril de 1897, relativa ao estabelecimento de agencias commerciaes para a distribuição no Mexico das manufacturas americanas, que, segundo communica o referido consul em data de 21 de julho, já se derão passos para levar a cabo este plano, cuja inauguração terá lugar em breve. N'uma communicação do Sr. Reuben D. George, consul em Nogales, Mexico, que apparece em outro lugar desta publicação, se indica tambem a conveniencia desta empreza.

NICARAGUA.

Direito sobre borracha revogado.

O Sr. O'Hara, consul dos Estados Unidos em San Juan del Norte, em data de 14 de Junho, avisa o Ministerio de Estado de que o governo de Nicaragua abrogou a lei recente que impôz um direito de 10 centavos por libra (moeda de Nicaragua) sobre a borracha que se exportar deste porto.

Direito sobre velocipedes reduzido.

Por un decreto executivo, expedido no dia 9 de Março de 1897, o direito sobre os velocipedes que se importarem em Nicaragua é reduzido a cinco centavos por libra do peso bruto. Antigamente o direito foi dez centavos, com uma taxa addicional de 100 por cento, montando a 20 centavos por libra do peso bruto. O Consul O'Hara diz que Nicaragua offerece, sem duvida, um bom mercado para os velocipedes; ha tres mezes, não se podiam ver nas ruas de Managua mais que dous velocipedes; hoje, podem-se ver elles em todos os lugares, e são procurados mais e mais cada dia.

URUGUAY.

Um porto em Coronilla.

Segundo noticias recentes do Uruguay, o Congresso desta Republica autorisou finalmente a construcção de um porto em Coronilla conforme ao projecto apresentado pelo Sr. Edward Cooper de Montevidéo. Em vista da grande exportação de gado do Uruguay, esta medida parece de muita importancia. Uma descripção detalhada do porto projectado, com os planos submettidos pelo Sr. Cooper, foi publicada no Boletim Mensal de Novembro de 1894.

VENEZUELA.

Regulamento para impedir as collisões no mar.

Por cortezia do Sr. Ministro Andrade, esta Secretaría recebeu uma copia de um decreto executivo, promulgado no dia 26 de Maio de 1897, regulando o movimento de navios, quer nacionaes, quer particulares, nas aguas de Venezuela afim de impedir as collisões. As estipulacões do decreto são as mesmas que as adoptadas pela Conferencia Maritima Intercontinental, que teve lugar em Washington no mez de Outubro de 1889, com algumas modificações feitas pelos Estados Unidos.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V. SEPTEMBRE, 1897. No. 3.

RELATIONS COMMERCIALES EN AMÉRIQUE. III.*

LES CANAUX ISTHMIENS CONSIDÉRÉS COMME MOYENS DE DÉVELOPPEMENT INTERCONTINENTAL.

Un coup d'œil jeté sur la mappemonde ci-annexée, montrant les distances qui seraient évitées par la construction d'un canal à travers l'Isthme de Panama, donnera une idée de la grande importance d'une pareille entreprise, et fera comprendre de suite, l'influence qu'elle a exercée sur les esprits pendant des générations.

Ce projet, a spécialment, été le but des pensées des grands ingénieurs du monde depuis que la construction du Canal de Suez en a prouvé la praticabilité et démontré les conséquences étendues sur le commerce du globe. Notre but, cependant, n'est pas de considérer le sujet au point de vue de ses rapports avec le monde entier, mais les effects politiques et commerciaux qu'un canal à travers l'Isthme produiraient sur les intérêts réciproques et la future extension du développement mutuel des Républiques de cet Hémisphère.

*Le premier article de cette série a paru dans le Bulletin Mensuel du mois de juillet 1897.

La question de trouver une route plus courte de l'Atlantique au Pacifique que celle par le Cap Horn, a préoccupé l'intelligence et l'habilité des marins, des ingénieurs, des économistes politiques et des hommes d'État, depuis que le rêve des navigateurs espagnols et autres, de découvrir un passage ouvert pour l'Orient, s'est évanoui. Le problème de surmonter la difficulté que présente l'Isthme étroit qui réunit les deux continents de l'Amérique n'a été que partiellement et imparfaitement résolu par la construction du chemin de fer de Panama en 1855.

Le succès, tel qu'il était, obtenu par cette enterprise, n'a servi seulement qu'à exciter l'intérêt causé par le projet conçu par Alexandre von Humboldt, un demi siècle auparavant, de joindre les deux océans par un canal. On proposa divers plans; mais ce n'est qu'en 1881, lorsque De Lesseps, le constructeur du canal de Suez, commença ses gigantesques et malheureux efforts de percer un canal au niveau de la mer depuis Colon ou Aspinwall jusqu'à Panama, à la partie la plus étroite de l'Isthme, que les travaux furent réellement inaugurés.

Pendant la longue discussion qui précéda ce premier essai, plusieurs routes à travers l'Isthme avaient été proposées, mais l'opinion générale s'était déjà prononcée sur les trois qui paraissaient les plus pratiques; c'étaient:

I. La route de l'Isthme de Tehuantepec, à travers la partie la plus étroite du Mexique, 134 milles.

II. La route du Nicaragua allant de l'est à l'ouest, à travers la partie sud de cette République, en suivant le cours de la rivière San Juan et utilisant les eaux du Lac Nicaragua, 170 milles.

III. La route de Panama, 54 milles. La route de l'Isthme de Tehuantepec fut cependant éliminée en raison de la grande distance du percement (plus de 130 milles) et des frais énormes que causeraient les difficultés à surmonter dues à la nature du terrain. A une certaine époque, la question de construire un chemin de fer maritime recommandé par l'ingénieur distingué, le Capitaine James B. Eads, continua à attirer l'attention sur cette route, et ce projet avait encore des partisans habiles, mais la construction d'une voie ferrée à travers l'Isthme par le Gouvernement Mexicain semble avoir relégué presque dans l'obscurité, l'entreprise du Canal de Tehuantepec.

Le chemin de fer, cependant, parait destiné à devenir une contribution importante à l'économie du transit de l'Atlantique au Pacifique. Ce chemin de fer est à voie large et traverse les États de Vera-Cruz et d'Oaxaca et touche à Coatzacoalcos, Minatitlan, Suchil, Tehuantepec et Salina Cruz à Coatzacoalcos; il fait connexion avec les steamers pour les ports du Golfe pour la Havane, les États-Unis et l'Europe; et à Tehuantepec, par des moyens de transport particuliers, pour Oaxaca, Miahutlan et Pachueta et à Salina Cruz, avec les steamers pour Tonala, San Benito et autres ports de la côte du Pacifique. Le tableau suivant, approuvé par le Gouvernement Mexicain, montre les distances évitées entre les différents ports du monde et New-York, la Nouvelle-Orléans et Liverpool.

De—	À—	Par le chemin de fer de Tehuantepec.	Par le Canal de Nicaragua.	Par le chemin de fer de Panama.
		Milles.	*Milles.*	*Milles.*
New-York	San Francisco	4, 925	5, 651	6, 107
Idem	Puget Sound	5, 647	6, 524	6, 855
Idem	Sitka	6, 347	7, 113	7, 555
Idem	Détroit de Bering	7, 788	8, 524	9, 101
Idem	Acapulco	2, 722	3, 507	3, 988
Idem	Mazatlan	3, 476	4, 232	4, 675
Idem	Hongkong	11, 597	12, 313	12, 645
Idem	Yokohama	9, 984	10, 626	11, 211
Idem	Melbourne	11, 068	11, 357	11, 471
Idem	Auckland	9, 345	9, 745	9, 813
Idem	Honolulu	6, 566	7, 390	7, 705
Idem	Callao	4, 661	4, 312	3, 873
Idem	Guayaquil	4, 141	3, 774	3, 303
Idem	Valparaiso	6, 370	5, 774	5, 337
Nouvelle-Orléans	San Francisco	3, 561	4, 776	5, 415
Idem	Acapulco	1, 454	2, 631	3, 296
Idem	Mazatlan	2, 027	3, 357	3, 983
Idem	Callao	3, 393	3, 436	3, 181
Idem	Valparaiso	5, 040	4, 899	4, 644
Liverpool	San Francisco	8, 274	8, 783	9, 071
Idem	Acapulco	6, 076	6, 639	6, 952
Idem	Mazatlan	6, 714	7, 364	7, 640
Idem	Auckland	12, 584	12, 877	12, 777
Idem	Guayaquil	7, 379	6, 848	6, 267
Idem	Callao	7, 899	7, 444	6, 837
Idem	Valparaiso	9, 356	8, 906	8, 301
Idem	Honolulu	9, 805	10, 522	10, 670
Idem	Yokohama	13, 223	13, 758	14, 175
Idem	Melbourne	14, 113	14, 499	14, 435

On trouvera que ces réductions remarquables dans les distances, dit M. Manuel Rivera, ingénieur mexicain distingué, équivaudra, sans doute, à une grande économie de temps et de fret, et c'est ce qui forme le principal trait commercial de cette route qui, par

conséquent, sera d'un grand avantage pour quelques-uns des ports importants des États-Unis. Éliminant Tehuantepec comme route de canal, celles du Nicaragua et de Panama sont les seules que l'on doit considérer maintenant.

M. DE LESSEPS semblait s'être décidé en faveur de cette dernière, parce qu'il croyait à la possibilité de construire un canal à niveau sur cette partie de l'Isthme, tandis que la topographie de celui de Nicaragua exigerait des écluses. Après avoir dépensé des sommes énormes, on trouva que les devis de M. DE LESSEPS étaient erronés, et que des écluses seraient nécessaires pour l'achèvement et le succès du Canal. Les travaux qui avaient été suspendus en mars 1889 furent repris en 1894. D'après des nouvelles récentes on en avait construit un quart.

Le Canal devait suivre à peu près la même route que celle du chemin de fer de Colon à Panama, et avoir cinquante-quatre milles de longueur, une profondeur de vingt-huit pieds au dessous du niveau moyen des deux océans, une largeur de soixante-douze pieds au fond, et de cent-soixante pieds à la surface, excepté à la section à travers la Culebra où la profondeur devait être de neuf mètres (29.53 pieds); la largeur du fond vingt-quatre mètres (78.91 pieds) et celle de la surface, vingt-huit mètres (91.86 pieds). Les difficultés principales à surmonter étaient le percement de la Cordillera et le débordement de la rivière Chagres et de ses affluents.

En Janvier 1884, un peu plus de deux ans après le commencement des travaux, seulement un trentième des déblaiements avait été achevé, bien qu'en 1883, on employa 11,000 travailleurs.

Cette entreprise avait été dirigée principalement sous des auspices français, et avec des fonds entièrement souscrits en France. Si le Canal de Panama est jamais achevé, il ne sera qu'une simple entreprise commerciale contrôlée en Europe, ayant peu ou pas de valeur ou d'importance dans ses rapports politiques avec les pays de cet Hémisphère; peut-être aura-t-il un caractère hostile ou même menaçant. On ne pourrait s'attendre à ce qu'il jouat un rôle dans le but de resserer plus étroitement les liens d'amitié et de fraternité qui les unissent. Son objet principal serait simplement d'obtenir la plus grande partie possible des droits de tonnage sur le commerce du monde, et non de développer, sauf indirecte-

ment, les relations commerciales qui existent entre les Républiques américaines.

Il en est autrement avec le canal du Nicaragua. Le principal mérite de cette entreprise à la considération, se trouve dans le fait incontestable qu'elle est d'origine américaine et américaine dans ses résultats avantageux. Sa cause devant l'opinion publique a été, apparemment, plutôt affaiblie que soutenue par les efforts de donner une sphère trop étendue à son utilité probable; et, par conséquent, la recommander comme un placement sûr et profitable aux capitalistes d'Europe. Ses plus riches dividendes se trouvent dans les résultats généraux, tant politiques que commerciaux, qu'en obtiendraient les pays directement intéressés, et non dans les profits qui en reviendraient aux actionnaires. Toutefois, il ne faut pas inférer, que cette entreprise ne serait pas rémunérative même au point de vue des affaires ordinaires. Les calculs compliqués qui ont été faits pour démontrer qu'elle ne produirait pas un intérêt satisfaisant sur le capital nécessaire, ont été basés sur les conditions actuelles, sans tenir compte de l'accroissement considérable du commerce que les pays qui en profiteraient directement, auraient droit d'espérer.

Ce n'est pas comme un projet pour gagner de l'argent, mais comme une agence intercontinentale, que le Canal de Nicaragua fait appel aux sentiments patriotiques de tous les pays latins-américains. Construit par des capitaux américains, aidé et soutenu par tous les gouvernements américains, mis en opération et contrôlé par des agences américaines, comment pourrait-il manquer d'être grandement utile à l'œuvre immense de fondre dans un seul intérêt, le commerce, les développements politiques et la force de résistance contre un ennemi commun, de tout le continent américain?

Le traité Clayton-Bulwer entre les États-Unis et la Grande-Bretagne a servi d'argument contre la possibilité d'un pareil contrôle effectif; mais si ce traité est encore en vigueur, on peut à peine supposer que la Grande-Bretagne, après avoir formellement accédé à notre récente interprétation de la doctrine Monroe affirmant l'indépendance des intérêts américains de toute intervention ou contrôle européen, chercherait à nouveau de mettre en danger ses relations avec les États-Unis en s'opposant sérieusement à une

entreprise qui doit servir aux intérêts des deux continents occidentaux.

Il n'est pas évident non plus, que le progrès et le développement américains souffriraient matérielleent, même dans de cas où la neutralité du Canal, qui fait le sujet d'une clause dans le traité Clayton-Bulwer, serait de nouveau garantie. Ce serait, au contraire, un avantage pour tous si cette neutralité était scrupuleusement observée et mise en vigueur. L'essentiel pour les Républiques Américaines serait d'être protégées contre la fermeture du Canal, ou son usage contre elles en temps de guerre.

Un simple coup d'œil jeté sur la carte ci-jointe, suffira pour démontrer les avantages matériels que gagneraient les Républiques Américaines par la construction d'un canal à travers l'Isthme. Non seulement l'Atlantique et les côtes des États-Unis sur le Golfe se rapprocheraient plus par mer de leurs côtes sur le Pacifique, mais aussi des côtes sur le Pacifique du Mexique, de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud; en outre, ces pays situés sur les bords du Pacifique, auraient ainsi une route bien plus courte et plus facile pour les Antilles, les côtes de la mer Caraïbe et de l'Atlantique de leurs Républiques sœurs Latines-Américaines et pour l'Europe. Le développement des moyens de transport par terre et du commerce intérieur deviendrait sans doute immense. Les chemins de fer, loin d'y perdre, comme on l'a suggéré, y gagneraient considérablement.

Le Capitaine William L. Merry, de San Francisco, récemment nommé Ministre des États-Unis au Nicaragua, Salvador et Costa Rica, l'a démontré d'une manière frappante dans un article de journal publié dernièrement.

Lorque le canal à écluses du Sault Ste. Marie fut inauguré, dit-il, les compagnies de chemins de fer éprouvèrent des craintes sur le tort qu'il ferait à leur trafic. Elles en auraient empêché la construction; mais, heureusement pour elles, la route fluviale entre les grands lacs était ouverte et la région du Lac Supérieur reçut par eau du fret à bon marché. Observez la conséquence. A travers la plus grande des voies fluviales artificielles, au point de vue du trafic, sans excepter le Canal de Suez, 15,062,580 tonnes de marchandises furent transportées en 1895; la population augmenta, des villes s'élevèrent rapidement et la construction de plusieurs chemins de fer fut demandée afin de pourvoir à l'énorme trafic qui était le résultat de ce Canal.

N'est-il pas évident que le fret à bon marché par voies fluviales a contribué aux recettes des chemins de fer? Si ce n'était pour le transport par eau à un prix

modique, des million de tonnes de minerai seraient encore enfouis sous terre, et les premières lignes de voie ferrée qui craignaient cette concurrence, ne gagneraient aujourd'hui qu'une existence précaire. Prenons maintenant le canal de l'Erie comme exemple. Deux des plus beaux systèmes de chemins de fer qu'il y ait au monde, occupent ses bords avec des voies doubles ; et, jour et nuit, le roulement continuel des trains, plaide en faveur du transport à bon marché par eau dont la concurrence a rendu la construction possible.

Comparez la différence frappante entre la condition financière du chemin de fer de l'Erie qui n'a pas de concurrence par eau et dont les obligations sont quotées à 14, avec celle du chemin de fer de New York Central dont les obligations sont à 101, et auquel la rivière de l'Hudson et le Canal de l'Erie font concurrence. Ils représentent deux systèmes parfaits de voies ferrées et sont d'excellentes preuves à l'appui de cet argument.

Il y a un grand nombre d'exemples bien moins frappants pour établir le même fait que les chemins de fer, en s'opposant au canal du Nicaragua, commettent une erreur qui prouve à quel point erre le jugement de l'homme lorsque ses propres intérêts sont engagés. Les chemins de fer doivent, nécessairement, absorber une partie excessive de la valeur de la production, afin d'assurer des profits aux grands capitaux employés à leur construction, mais ils donnent aussi de grands avantages en fournissant un transport rapide aux marchandises périssables, aux articlesde valeur, à la malle et à la population.

Le développement des vastes ressources de l'intérieur de notre pays eut été impossible sans eux ; et le coût du matériel du transport par eau, comparé à celui des chemins de fer, étant en proportion de un à dix comme de un à quinze, il ajoutera à leur utilité et augmentera leurs recettes au lieu de les diminuer. * * * * * Le paradoxe apparent que ce mode de transport serait profitable aux chemins de fer, est dû à la différence des moyens, et au fait, que le service rendu par le premier n'est pas exactement le même que celui du second, mais qu'il y ajoute et le complète. Le fret que le transport par eau enlève aux compagnies de chemins de fer ne cause à ces dernières aucune perte, ou du moins peu sensible. Non-seulement la voie fluviale introduit un partage de travail, mais elle donne naissance à un nouveau trafic dont les voies fer rées prennent une grande partie.

Revenant à notre principal argument. Pourquoi les compagnies de chemin de fer s'opposaient-elles au Canal du Nicaragua? Je puis facilement répondre, parce qu'elles craignent des résultats qui ne seront jamais obtenus et une diminution dans le transport par rails, tandis que l'achèvement du canal produira un effect contraire.

Quelle est leur condition actuelle? Les cinq principales lignes jusqu'au Pacifique luttent pour obtenir du trafic, et admettent que le transport direct ne les rémunère pas. En attendant, la côte du Pacifique est en présence d'un développement arrêté court, et le trafic par voie ferrée augmente si lentement, que les compagnies ont grande peine à ne pas tomber entre les mains d'un syndic liquidateur. Comment peut-il y avoir des progrès, de la prospérité et une population croissante sur la côte du Pacifique quand on ne fait que répéter, et avec raison: "*l'Ouest offre tout à l'émigrant, excepté un transport à bon marché.*"

* * * La côte du Pacifique souffre d'une isolation commerciale en conséquence du manque de ce genre de transport qui est d'une nécessité absolue à ses progrès et à son developpement, mais que les chemins de fer ne pourraient lui fournir lors même ils le voudraient.

Par conséquent, le but des directeurs de chemins de fer serait de voir le Canal construit aussi rapidement que possible. Alors l'émigrant viendra ici avec sa famille; il pourra cultiver tous les produits qu'il voudra; les scieries auront tous les bois qui leur seront nécessaires; le mineur retirera du sein de la terre tout le minerai ayant de la valeur; *tout, enfin*, aura un marché ouvert à des prix encourageants pour le producteur, l'artisan et le mineur. Nos terres seront habitées, nos villes prospères et nos populations satisfaites de l'étendue du développement de notre côte.

Comme l'idée que le transport par terre ne jouira pas des bénéfices de ce grand développement est illogique! L'histoire du Canal du Sault Ste. Marie se répétera sur la Côte du Pacifique dont nos grands débouchés et l'Europe sont séparés par toute l'étendue du Continent Occidental. Le passage tempétueux par le Cap Horn est une route trop primitive et trop lente pour suffire aux exigences de notre époque, et les produits de notre industrie, ainsi que ceux du sol, attendent avec une impatience inquiète, l'ouverture d'une *Courte voie fluviale*, par laquelle ils pourront être envoyés promptement et à bon marché, sur les marchés de l'Atlantique.

Ce que les chemins de fer ne peuvent pas transporter avec profit sur les côtes de notre pays touchant l'Atlantique, et ceux de nos produits dont les grands centres populeux d'Europe ont besoin, cherchent, mais en vain jusqu'à présent, cette route interocéanique qui n'existe pas encore, en conséquence des idées erronées et des influences contraires des chemins de fer. Mais le jour n'est pas loin, lorsque une longue procession de steamers chargés des produits de notre sol inépuisable et de nos manufactures, traversera majestueusement vers *l'Est* la mer intérieure du Nicaragua, tandis que d'autres allant vers *l'Ouest* transporteront les émigrants et les produits de l'est.

Si la Californie était aussi peuplée que la France, elle possède une superficie suffisante pour nourrir *trente-cinq millions* d'habitants. Elle n'a, actuellement, qu'un peu plus d'un million et demi. Quel chemin de fer de ce pays-ci serait affecté si cette population augmentait d'abord de quelques centaines de mille et ensuite de plusieurs millions?

Comme la politique de ces compagnies est surtout, illogique et peu prévoyante, en s'opposant pendant de longues années, à la création d'une voie fluviale courte et à bon marché, puisqu'elles sont elles-mêmes directement les plus intéressées au trafic de la côte du Pacifique, et que cette route résulterait en un accroissement rapide de la population et des produits auxquels les chemins de fer serviraient de transports ordinaires? À l'unanimité, le peuple Américain demande le Canal du Nicaragua. Dans un avenir qui n'est pas éloigné, il surmontera ces obstacles et cette fausse politique.

Les intérêts de notre pays l'exigent. Le Japon a besoin du coton des États du Sud; l'Amérique Centrale et les Iles du Pacifique ont besoin du charbon et du fer de l'Alabama; l'Europe et nos côtes de l'Atlantique demandent les bois du

grand nord-ouest; les immenses pêcheries du Pacifique, qui sont à peine développées, invitent nos concitoyens de l'est; et, enfin, la grande vallée du Mississippi demande un passage vers le Pacifique.

Des influences occultes ne peuvent s'opposer toujours à l'accomplissement de cette œuvre aussi utile que bienfaisante. L'influence prépondérante qu'exerce la Grande République sur le Continent Américain, son prestige politique, sa sauvegarde militaire et le patriotisme de son peuple surmonteront bientôt ce qu'une crainte mal fondée a conseillé à l'égoïsme. La logique des événements donnera des amis au canal, et ceux qui s'y opposent aujourd'hui, et qui sont intéressés au transport par terre, nous en sommes convaincus, reconnaîtront leur erreur et se joindront à leurs concitoyens dans la demande que faisait notre héros qui repose à Riverside.* *"Un canal Américain, sous un contrôle Américain, pour le peuple Américain."*

*Le Général Ulysses S. Grant.

M. Lewis M. Haupt, un ingénieur distingué de Philadelphie et membre de la Commission récemment nommée par le Président McKinley, o pour étudier le tracé de la route du Canal du Nicaragua, résume ainsi les avantages pratiques d'un Canal Isthmien, et particulièrement l'enterprise de celui du Nicaragua:

Bien que des siècles se soient écoulés depuis que la route la plus courte et si longtemps désirée pour se rendre aux Indes, a été exploitée pour la première fois le fait regrettable existe aujourdhui, que cette voie fluviale n'est pas encore un fait accompli. Cela donne à réfléchir sérieusement sur l'intelligence, l'intégrité et l'énergie du peuple du Continent Américain, qu'après tant d'années d'explorations et d'études, suivies de discussions *ad infinitum*, la seule conclusion définie à laquelle on soit arrivée, est qu'une route de ce genre était parfaitement faisable, et pourrait être construite pour environ $130,000,000, quoique des ingénieurs compétents eussent calculé à moins de $100,000,000 le coût minimum.

An attendant, la discussion continue; et l'opposition active et subtile due à des intérêts engagés qui craignent des résultats désastreux, recommande des délais, d'autres études et des recherches plus étendues, pendant que le commerce du monde est détourné de 10,000 milles hors de sa route avec une perte énorme d'argent et de temps. Par exemple, à l'époque des *clippers*, faisant en moyenne 110 milles par jour, l'aller et le retour de New York à San Francisco (38,000 milles), duraient 344 jours; à Calcutta (46,000 milles par le Cap Horn) 418 jours, ou (35,000 milles par le Cap de Bonne Espérance) 318 jours; tandis que par l'Isthme, on arriverait aux mêmes endroits en 90 et 244 jours respectivement, économisant ainsi 254 et 74 jours pendant ces voyages. Pour les armateurs, l'économie de temps, de gages d'équipage, d'intérêt et d'assurance, est évaluée à $2,993 par mois; par conséquent, si 254 jours sont gagnés sur l'aller et le retour, cette économie représenterait $25,340, sans compter l'augmentation de la valeur de la cargaison résultant d'une livraison plus rapide et plus certaine. Si elle était capitalisée à quatre pour cent, elle don-

nerait $633,500 pour chaque navire; et sur cent navires par an, $63,350,000 l'équivalent, ou à peu près, des dépenses totales du projet selon les devis. Et cependant, on n'a pas compté la valeur de la cargaison, la réduction des risques et des pertes en mer, ni le tonnage considérable emporté par les steamers.

Le "Ledger," de Philadelphia, du 31 juillet 1897, dans un article de fond sur les phases les plus récentes de l'enterprise du Canal, dit:

Le Canal du Nicaragua fournirait au commerce du monde une route plus courte de l'Atlantique au Pacifique. Il raccourcirait celle de Liverpool à San Francisco d'environ 7,000 milles, et la distance par eau, ainsi économisée, serait presque de 10,000 milles entre New-York et San Francisco. Ces chiffres, sans d'autres détails, suggèrent de vastes possibilités en abrégeant le trajet au commerce du monde par mer, et promettent un succès financier au projet, à moins que les frais de construction n'excèdent de beaucoup ceux qui ont été soumis dans les estimations.

Une entreprise de ce genre est toujours hazardeuse pour ses premiers fondateurs, et les énormes sommes soustraites aux Français trop confiants qui avaient placé aveuglément leur argent dans l'entreprise du Canal de Panama, ont inspiré de la méfiance aux capitalistes et rendu leur aide plus difficile à obtenir pour des projets de genre. Toutefois, si les travaux du Canal sont énergiquement et soigneusement poursuivis, cette œuvre magnifique, une fois achevée, sera certainement digne de marquer le commencement du nouveau siècle. Il augmentera considérablement la navigation et le commerce des côtes; et, s'il devenait la possession exclusive d'une puissance étrangère, il serait un obstacle sérieux pour nos opérations navales en cas de guerre. On ne peut pas concevoir que les États-Unis consentiraient à payer un droit de passage au possesseur étranger d'une voie fluviale qui pourrait devenir la plus grande propriété de ce genre et d'une valeur incalculable, qui existerait sur toute la face du globe. Les sujets de la Grande-Bretagne obtiennent de grands profits du Canal de Suez qui, aujourd'hui, est principalement mis en opération avec des capitaux anglais.

Lorsque la proposition d'achever le Canal du Nicaragua sous les auspices des États-Unis était discutée pendant la dernière Administration, une lettre parut dans le Times de Londres, qui, sans doute, représentait les vues anglaises sur cette même question. L'auteur ayant demeuré quelque temps au Nicaragua, et prétendant connaître les conditions locales, disait, qu'en conséquence des grandes difficultés d'une nature politique ou internationale qui entouraient cette entreprise, la garantie des intérêts des obligations de la Compagnie Maritime est, approximativement, tout ce que le Gouvernement des États-Unis peut faire pour compléter ses droits de propriété sur le Canal, pour éviter une violation de la souveraineté du Nicaragua et de Costa-Rica et se départir du traité Clayton-Bulwer; mais dans tous les cas, selon lui, d'après les termes de ce traité, un canal maritime entre les deux océans devait être neutre comme le Canal de Suez.

Le Comité des Affaires Etrangères du Sénat étudiera l'état actuel du traité Clayton-Bulwer; et on donne à entendre qu'il fera un rapport en faveur de son

abrogation. On prétend que l'Angleterre l'a pratiquement annullé par suite des actes qu'elle a commis dans l'Amérique Centrale et qui étaient en contravention à ses termes. En plusieurs occasions, ce Gouvernement-ci a insisté qu'il n'était plus lié par ce traité; mais la Grande-Bretagne, quelle que soit l'interprétation donnée à ses actes dans l'Amérique Centrale, n'a rien fait pour indiquer qu'elle considère le traité comme étant nul.

Les difficultés diplomatiques engagées dans la controverse relative à la force actuelle et obligatoire du traité Clayton-Bulwer sont sérieuses, mais cependant, pas plus graves que beaucoup d'autres qui ont cédé aux efforts des hommes d'État. Les dépenses énormes qu'exige l'entreprise du Canal du Nicaragua, et jusqu'a quel point les États-Unis s'engageraient financièrement à l'aider, sont des questions que le pays devra soigneusement considérer. L'avantage du Canal, lorsqu'il sera achevé, est incontestable si nous ne sommes pas obligés de le payer trop cher par des complications internationales ou par l'épuisement de nos finances.

Le gain qu'obtiendrait le transport des marchandises en prenant la route la plus courte, celle du Nicaragua, est encore mieux démontré par la liste suivante des distances en milles fixés par les statuts, entre New-York et l'Océan Pacifique:

Par le Cap Horn	7, 897
Par le chemin de fer du Sud-Pacifique	3, 709
Par le chemin de fer du Canadien-Pacifique	3, 619
Par le chemin de fer du Central-Pacifique	3, 340
Par le chemin de fer du Nord-Pacifique	3, 237
Par le Canal du Nicaragua	2, 519

En un mot, toute la route par eau jusqu'au Pacifique, par le Nicaragua, est plus courte que celle d'aucune voie ferrée à travers le continent, ayant 821 milles de moins que la route ordinaire entre New-York et le Pacifique par les chemins de fer de l'Union et du Central Pacifique.

L'histoire du projet du Canal du Nicaragua, depuis six ans, a été succinctement donnée par l'Hon. JOHN SHERMAN, alors sénateur des États-Unis pour l'État du Ohio, et aujourd'hui Secrétaire d'État, dans un article publié dans le "Forum" du mois de Mars, 1891. Il disait:

D'un traité conclu le 1er Décembre 1884, entre les États-Unis et la République de Nicaragua, une clause fut introduite relative à la construction, par les États-Unis, d'un canal interocéanique de l'Atlantique au Pacifique à travers le territoire de cette République. Le 10 décembre 1884, ce traité fut envoyé au Sénat accompagné d'un message du Président ARTHUR qui, dans un langage énergique et ferme, en recommandait la ratification, mais rien de formel ne fut fait avant l'inauguration du Président CLEVELAND, le 4 mars 1885.

Quelques jours après, M. CLEVELAND retira formellement du Sénat le traité soumis à sa considération; et, dans son message annuel au Congrès, en décembre de la même année, il donnait comme raison de cet acte, que le traité contenait "des propositions qui embrassaient des privilèges de propriété ou des droits souverains hors de notre territoire, unis à des engagements absolus et illimités

de défendre l'intégrité territoriale de l'État où ces intérêts existaient." Il disait plus loin:

"Soutenant comme je le fais, les principes des précédents établis depuis Washington qui recommandait d'éviter toute alliance embarrassante avec des puissances étrangères, je ne suis pas en faveur d'une politique d'acquisition de territoires nouveaux et éloignés, ou d'incorporer des intérêts lointains avec les nôtres."

Subséquemment, le 25 avril 1887, la République du Nicaragua, très intéressée dans cette entreprise, accorda à une société particulière composée de citoyens des États-Unis, une concession lui donnant le droit de construire un canal interocéanique. Une concession semblable lui fut accordée par la République de Costa-Rica située sur la frontière, au sud de la rivière San Juan et du Lac Nicaragua. Ayant obtenu ces concessions, la société fut incorporée par un acte du Congrès approuvé le 29 février 1889, sous le nom de "Compagnie du Canal Maritime du Nicaragua."

Il paraît que, d'après les termes de ces concessions, la Compagnie du Canal Maritime était revêtue du droit évident et incontestable de construire le Canal, de vendre ses actions et ses obligations pour obtenir les fonds nécessaires, de faire appel aux puissances étrangères et, particulièrement, aux États-Unis. La Compagnie Américaine ainsi autorisée et organisée, a ajouté aux examens et aux études antérieurs faits par des officiers de l'armée et de la marine des États-Unis, d'autres études supplémentaires, d'arpentage, de mesurage, de sondages et de devis de dépenses, de sorte que la nature exacte des travaux à exécuter et les difficultés à surmonter sont connues. Ce travail a été révisé par une commission consultative d'ingénieurs; et, avant que le Gouvernement ne donne son appui, l le sera de nouveau, par des officiers de l'armée et de la marine des États-Unis, dont l'habileté et le jugement inspirent une confiance pleine et entière.

Les évaluations corrigées mettent les dépenses des travaux à $73,176,308, auxquels il faut ajouter pour les éventualités, $14,633,262, plus l'intérêt engagé pendant le cours des travaux; le tout donnant un total d'environ $100,000,000. La Compagnie Maritime a actullement commencé la construction, et les progrès qui ont été faits sont satisfaisants de sorte que l'on connaît parfaitement le montant des dépenses, la location et les problèmes que les ingénieurs auront à résoudre. Il est évident que les difficultés physiques à surmonter ne sont pas plus grandes que celles de beaucoup de travaux d'utilité publique entrepris dans notre pays,car la partie la plus élevée de cette voie fluviale n'est que de 110 pieds au-dessus des deux océans—une hauteur moins grande que la base des collines qui entourent Washington.

Les travaux proposés comprennent un système d'écluses semblables à celles construites par les États-Unis aux chûtes du Sault Ste. Marie et à celles mises autour des chûtes du Niagara par le Canada.

Une seule digue traversant la rivière San Juan, mesurant 1,250 pieds de long et d'une hauteur moyenne de soixante pieds entre deux collines escarpées, assurera des eaux navigables d'une profondeur et d'une largeur suffisantes pour le commerce du monde, sur une longueur de 120 milles.

Les approches de ce niveau, quoique coûteuses, ne diffèrent pas des travaux de même nature, et elles seront particulièrement protégées contre les inondations

et les ouragans. De la distance de 169.4 milles d'un océan à l'autre, 142.6 milles seront navigués sur les eaux calmes du lac, de la rivière et des bassins, et seulement vingt-six milles et huit-dixièmes par le Canal. L'altitude la plus élevée de la chaîne des montagnes qui séparent les eaux du Lac de Nicaragua de celles du Pacifique, n'excède sur aucun point, quarante-deux pieds au-dessus du Lac.

La difficulté principale à vaincre sera peut-être la construction des ports du canal sur le Pacifique et sur l'Atlantique; mais, comme celui de Greytown, sur la côte de ce dernier, considéré le plus formidable, est déjà en partie construit, less vaisseaux callant quatorze pieds d'eau, peuvent maintenant y entrer sans danger et débarquer leurs cargaisons sur les quais de la Compagnie.

Les obstacles ne sont pas à comparer à ceux du Canal de Panama ou à ceux qui ont été facilement surmontés pour la construction du Canal de Suez; car tous les travaux d'un océan à l'autre n'ont rien à craindre des sables mouvants ni des inondations désastreuses. Le Lac de Nicaragua, lui-même, est un des traits physiques les plus remarquables du monde.

Il remplit une cavité qui se trouve au milieu d'une chaîne de montagnes brisée, dont la hauteur, à cet endroit, est réduite presque au niveau de la mer, et fournit non-seulement les moyens d'une navigation à une petite altitude, mais des avantages énormes comme port abrité et sûr.

Quant aux avantages qui résulteraient de la construction du canal, M. SHERMAN observe:

Le premier avantage qui devrait en résulter sera de profiter au monde entier civilisé. La création d'une voie fluviale entre l'Atlantique et le Pacifique réalisera le rêve et l'espérance de Colomb qui, ayant mal calculé la circonférence de la terre, entreprit son voyage pour les Indes et trouva le chemin fermé par le nouveau continent qu'il avait découvert. Depuis cette époque, il y a près de quatre siècles, des explorateurs eurent le même espoir de trouver une route ouverte à travers l'Isthme ou, n'y réussissant pas, de la construire. Les navigateurs, les aventuriers, les rois et les puissances étrangères ont partagé cet espoir, et un grand nombres d'entreprises hazardeuses ont été faites pour atteindre ce but si désiré.

Le Gouvernement des États-Unis, dans ces derniers temps, surtout depuis l'accroissement de la population de la Californie, a ressenti le plus vif intérêt pour achever cette entreprise; il a cherché par des négociations et des traités à protéger la région du canal contre une occupation hostile; il a participé aux divers plans pour ouvrir un passage à travers l'Isthme, et il a fait faire une étude élaborée et soigneuse par des ingénieurs civils et militaires, en vue de choisir la meilleure route.

D'autres nations s'y sont également intéressées mais pas si activement, ni si efficacement, à préparer le chemin et à choisir la localité. Le succès du Canal de Suez engagea M. DE LESSEPS, qui était à la tête de cette entreprise, à compléter la navigation autour du monde par une voie fluviale à Panama. Le projet était de ereuser un canal d'une mer à l'autre en partie au niveau de la mer et en partie au-dessous. Les travaux jusqu'à présent n'ont pas réussi,

et l'on croit le plan impraticable. La route du Nicaragua bien que rallongée par les retards causés par les écluses, est maintenant reconnue comme la plus pratique, beaucoup moins onéreuse, plus utile que celle de Panama et qui atteindra le même but.

Le second grand avantage qu'on obtiendra par la construction de ce Canal, sera l'extension qu'il donnera à notre ligne de côtes des États de l'ouest et des pays voisins. Les navires qui se rendent de New-York à San Francisco, sont aujourd'hui obligés à passer par le Cap Horn, une distance de 19,000 milles. Les avantages qui résulteront de cette extension peuvent à peine être calculés.

Les quantités énormes de blé, de bois et d'autres produits de la côte du Pacifique peuvent être transportées aux États de l'Atlantique par seulement 3,000 milles de chemin de fer ou par la longue route de l'Amérique du Sud, de sorte que toute la valeur de ces produits est souvent absorbée par des frais du voyage. On croit que notre commerce de cabotage augmentera considérablement par le Canal de Nicaragua, et qu'il procurera du fret aux navires qui restent inoccupés dans les ports du nord durant certaines saisons de l'année.

Les États-Unis obtiendront un autre bénéfice par la construction de ce Canal, et qui consistera à donner à notre population une communauté d'intérêts avec les côtes occidentales du Mexique et de l'Amérique du Sud qui sont, pour ainsi dire, presque fermés à notre commerce. Le commerce de ces côtes étant obligé de passer par le Cap Horn, peut, de ce point, atteindre plus facilement les marchés d'Europe que ceux de notre pays; tandis que si le Canal est construit, il y aura une route sûre et bien protégée entre les ports occidentaux du Continent Américain et nos principaux centres commerciaux.

Le Canal, pour la première fois, rendra possible l'application de la Doctrine Monroe qui, jusqu'à présent, n'est qu'un simple dogme de la politique américaine. Cette communanté d'intérêts sera grandement raffermie par cette entreprise. Les Républiques de l'Amérique Latine sont modelées d'après la nôtre; il ne peut donc pas y avoir un conflict d'intérêts entre elles et nous. Bien des années se passeront avant que ces pays s'appliquent à l'industrie; mais ils continueront à s'adonner principalement à l'agriculture et à développer leurs mines. Par conséquent, ils échangeront leur or, leur argent, leur sucre, leur café, leurs fruits tropicaux, leur guano et toute les autres sources de richesse pour les produits du sol et des manufactures des États-Unis.

Depuis la publication de l'article de M. Sherman, l'entreprise du canal de Nicaragua a passé par des phases diverses et a été le sujet d'une controverse dans le Congrès et dans la presse. Les travaux de construction furent actuellement commencés sur la ligne du Canal en 1889, et continuèrent jusqu'à l'été de 1893, époque à laquelle ils furent suspendus faute de fonds. Pendant la troisième session du cinquante-troisième Congrès (1895), on inséra les clauses suivantes dans la loi du Budget pour diverses allocations civiles (*Sundry Civil Appropriation Bill*) afin de

subvenir aux frais d'un nouvel examen du canal sous les auspices du Gouvernement des États-Unis:

En vue de s'assurer de la possibilité d'exécution, de la durée, des dépenses de la construction et de l'achèvement du Canal de Nicaragua par la route projetée, et pour laquelle des dispositions ont été prises dans un Acte passé par le Sénat, le 28 janvier 1895, intitulé: "Un Acte amendant l'Acte intitulé: 'Un Acte incorporant la Compagnie du Canal Maritime de Nicaragua,' approuvé le 20 février 1889, $20,000 qui seront dépensés conformément aux instructions du Secrétaire d'État."

En outre, une Commission composée de trois ingénieurs est, par ces présentes, formée pour faire les études et les examens nécessaires aux vérifications ci-dessus mentionnées; ladite Commission sera choisie et nommée par le Président des États-Unis, un appartenant au corps du génie de l'armée des États-Unis, un ingénieur de la marine et un ingénieur civil; les appointements des membres de ladite Commission seront fixés par le Président, mais n'excéderont pas $5,000 chacun, y compris la solde que les ingénieurs ainsi choisis reçoivent pendant la durée de leur emploi par le Gouvernement.

Et ladite Commission, conformément aux arrangements et règlements prescrits par le Secrétaire d'État, avec l'approbation du Président des États-Unis, visitera et inspectera, en personne, la route dudit Canal; examinera et étudiera les plans, profiles, sections, prismes et devis de ses différentes parties sur lesquels elle fera un rapport au Président; et dans le cas où elle trouverait qu'une déviation de la ligne principale de la route proposée est désirable, elle en fera la déclaration qui sera insérée dans son rapport, ainsi que ses conclusions y relatives. Et ladite Commission présentera son rapport le 1er novembre 1895, ou plus tôt.

Conformément à ces dispositions, le Président Cleveland nomma comme membres de cette Commission, le Lieutenant-Colonel William Ludlow de l'armée des États-Unis, M. M. T. Endicott ingénieur civil de la marine des États-Unis, et M. Alfred Noble, de l'Illinois, choisi dans le civil. Le rapport fut soumis au Congrès le 7 février 1896, et imprimé sous le titre "Document No. 279, Cinquante-quatrième Congrès, première session."

Il se bornait aux parties techniques des travaux et recommandait de faire d'autres explorations et d'autres études avant de déterminer un projet final. Quelques-unes des conclusions de la Commission furent vigoureusement combattues; et le Congrès, lors de sa récente session, fit insérer une clause dans la loi pour suppléer au déficit général (*general deficiency bill*) qui allouait $150,000 pour poursuivre les études et les examens autorisés par l'Acte approuvé le 2 mars 1895, intitulé "Un Acte faisant diverses allo-

cations pour différentes dépenses civiles et autres du Gouvernement pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1896," afin de s'assurer de la possibilité d'exécution et des dépenses de la construction du Canal de Nicaragua, dans le but de tracer des plans complets de tous les travaux de construction dudit canal * * * * et à cet fin, le Président des États Unis est autorisé à nommer, avec l'avis et le consentement du Sénat une commission qui consistera en un ingénieur appartenant au corps du génie de l'armée des États-Unis, un officier de la marine en activité de service ou à la retraite et un ingénieur choisi dans le civil; ladite Commission sera investie de tous les pouvoirs et chargée de tous les devoirs que ledit acte lui confère."

Conformément à cette disposition, le 9 juin 1897, le Président McKinley nomina le Contre-Admiral John G. Walker, de la Marine des États-Unis, en retraite; le Capitaine Oberlin M. Carter, du Corps du Génie de l'Armée des États-Unis, et M. Lewis M. Haupt, de la Pennsylvanie, ingénieur civil.

Leur rapport sans doute, déterminera, définitivement la route du canal et les frais des travaux. Quel aide sera donné à cette entreprise par le Gouvernement des États-Unis, si toutefois il en donne, est une question que le Congrès naturellement doit décider finalement. Mais il semble évident, d'après les considérations que j'ai essayé d'énoncer, qu'un Canal à travers d'Isthme par la route la plus praticable, est d'abord la plus grande nécessité internationale de notre époque; et ensuite, que sa construction devrait avoir la sympathie et la coopération de toutes les Républiques Américaines, comme offrant un moyen de développement de progrès intercontinental sur l'étendue de la ligne tracée par les possibilités commerciales et politiques d'une union plus étroite entre elles.

Les paroles bien que prononcées, il y a plus de soixante-dix ans, par John Quincy Adams, paraissent être à propos aujourd'hui, pour affirmer que, pour les États-Unis, il est non-seulement possible, mais convenable et temps de déclarer et de maintenir comme sa politique nationale et son but fixe, que la direction du reste des deux Continents américains doit, à l'avenir, être laissée entre des mains américaines.

La construction d'un canal à travers l'Isthme de Panama sous des auspices purement américains cristalliserait cette politique

qui deviendrait un fait. L'utilité spéciale de l'entreprise du Nicaragua dans ce but, est exprimée brièvement par le Général GRANT dans un article de la North American Review, publié en février 1881: "D'accord avec la politique antérieure et récente du Gouvernement" disait-il, "en obéissant à la volonté du peuple américain si souvent exprimée, avec le respect dû à notre dignité et à notre puissance nationales; en veillant soigneusement à la sauvegarde et à la prospérité de nos intérêts et de nos industries sur ce continent et avec la détermination de nous protéger même contre la première approche de puissances rivales amies ou hostiles, sur ces rives, je recommande *au peuple américain, un canal américain sur le sol américain*, et je me félicite du fait que les explorations les plus soigneuses ont démontré que la route actuelle qui se présente au monde dans cette attitude, est celle qui se recommande comme une œuvre judicieuse, économique et prospère."

Joseph P. Smith

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

Le "Moniteur Officiel du Commerce" (publication française) du 6 mai, 1897, publie les données suivantes relatives au commerce extérieur de la République Argentine:

Les importations en 1896 ont été evaluées à 118,121,347 piastres ($113,987,011) soit une augmentation de quelques 17,000,000 piastres en plus au-dessus de l'année précédente.

L'augmentation a été due en partie au fer et ses produits manufacturés qui ont été importés à une valeur de 4,868,000 de piastres ($4,517,620); pour les bois et articles en bois la valeur a été de 3,033,000 piastres ($2,926,854); et pour les produits chimiques et pharmaceutiques de 2,350,000 piastres ($2,267,750). Les importations d'après les pays ont été en chiffres gros:

Pays.	Valeur.	
	Piastres.	*Dollars.*
Allemagne	13, 900, 000	13, 413, 500
Angleterre	44, 700, 000	43, 135, 500
France	12, 000, 000	11, 580, 000
Italie	11, 390, 000	10, 991, 350
États-Unis	11, 210, 000	10, 827, 650

La Belgique, le Brésil et autres nations se placent après. Il y a eu une augmentation dans les importations anglaises d'à peu près 4,500,000 piastres; dans les importations françaises une de près de 3,000,000 piastres; dans les importations allemandes de quelques 2,800,000 piastres et dans les importations italiennes d'à peu près 1,000,000 piastres.

La valeur totale des exportations en 1896 s'est élevée à 117,849,855 piastres ($113,730,110) une diminution de plus de 3,000,000 piastres en comparaison avec les chiffres pour 1895.

Cette diminution a été le plus remarquée dans la valeur du bétail. Les produits agricoles montrent une augmentation de 1,700,000 piastres, principalement le maïs. Il y a eu une grande diminution dans la valeur du blé exporté, plus de 6,000,000 piastres.

Quant à la destination des exportations, la France en a reçu pour une valeur de 23,600,000 piastres ($22,774,000); l'Angleterre pour 14,300,000 piastres ($13,199,500); l'Allemagne pour 13,300,000 piastres ($12,834,500); la Belgique pour 12,000,000 piastres ($11,580,000); le Brésil pour 9,800,000 piastres ($9,457,000); les États-Unis, l'Italie et l'Uruguay se suivent en ordre.

On verra de cette revue générale que les pays qui envoient à la République Argentine plus qu'ils n'en achètent sont l'Angleterre, l'Italie et les États-Unis. De l'autre côté la France, la Belgique et le Brésil importent beaucoup plus qu'ils n'en exportent. La balance du commerce avec l'Allemagne est presque égale.

BOLIVIE.

Señor Don Luis Paz, accrédité aux États-Unis en qualité d'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la part de la République de Bolivie, a été bien accueilli dans les propres formes par le Président McKinley.

Señor Paz était antérieurement dans le voisinage du Président Baptista et il a été pendant bien des années éminent dans les affaires de son pays.

BRÉSIL.

LA CULTURE DU CAFÉ AU BRÉSIL.

Les extraits suivants, publiés par la Revue Coloniale du 8 juillet sur la culture du café au Brésil, sont tirés d'un rapport adressé à M. le ministre des affaires étrangères par M. Viener à son retour d'un voyage dans l'Amérique du Sud.

La région de grande culture du café se trouve surtout entre le

18° et le 25° degré de latitude sud, mais elle s'étend beaucoup plus au nord et on pratique cette culture sur un immense territoire comprenant 25° de latitude et 24° de longitude.

Le Brésil n'exportait, au commencement de ce siècle, qu'une très minime quantité de café; mais actuellement, c'est lui qui peut être considéré comme le principal pays producteur.

Exportation, en sacs de café (de 60 kilos), du Brésil pour Rio et Santos seulement:

1800	13	1840	1,037,981
1817	66,985	1876	3,765,122
1820	97,498	1895	6,508,768
1830	484,222		

En 1895 la récolte était évaluée à 7,000,000 de sacs; la récolte en 1896 a encore été plus grande.

Le caféier n'est pas originaire du Brésil, mais il y est aujourd'hui complètement acclimaté. On rencontre, il est vrai, dans les forêts de Botucato (État de Saint-Paul) un caféier soi-disant sauvage (*café amarello*); mais il s'agit sans doute de plants provenant de graines emportées par les oiseaux ou les singes. La variété cultivée s'appelle dans le pays *café vermelho*, dont la hauteur varie de 2 à 5 mètres et dont le tronc a une circonférence de 40 à 70 centimètres.

Les procédés de culture varient avec les régions considérées. Ainsi dans la province de Ceara, d'après un document de M. Job, cité par M. Viener, le caféier est toujours semé en pépinières. Les pieds sont transplantés à l'âge de deux ans, de préférence de janvier à avril, et on les dispose à une distance de 10 palmos (le palmos = 0 .22 m.) sur 12. Ils commencent à produire à quatre ou cinq ans. L'époque de la cueillette n'est pas toujours la même; d'ailleurs elle a une durée assez longue qui varie un peu avec l'intensité de la saison pluvieuse; elle commence habituellement en mai ou juin pour se terminer en août.

Les fruits sont disposés sur une aire pavée (à ciel ouvert) qu'on désigne dans le pays sous le nom de *fachina* et le séchage dure de 30 à 35 jours. On emploie encore dans le pays de Ceara le vieux système de décortication par voie de broyage, à l'aide de meules verticales (*rodeiros*) tournant dans une auge de pierre. Ce procédé laisse d'ailleurs beaucoup à désirer, car beaucoup de graines sont brisées par le poids des meules. Le nettoyage et le brunissage se font habituellement à la main.

Dans les États de Sao Paulo et de Minas Geraes la culture du café occupe de vastes surfaces et le traitement du café après la récolte se fait dans des conditions beaucoup plus parfaites qu'à Ceara et sur les machines les plus perfectionnées.

La plus grande fazenda (plantation) du Brésil et peut-être du monde entier est la fazenda DUMONT (État de Minas Geraes) fondée par un français dont elle porte encore le nom. La surface totale de cette propriété est de 30,000 hectares, dont 6,150 hectares plantés de caféiers. Le nombre des plants était de 4,718,800 en 1896.

La culture est surtout assurée par des émigrants italiens qui sont employés au nombre de 8,000; chaque année l'étendue de cette plantation s'acroît et en même temps la production devient de plus en plus grande.

La récolte de 1895 pour la fazenda DUMONT seulement a été de 4,100,000 kilogrammes, et celle de 1896 s'est élevée à 4,500,000 kilogrammes. Cette plantation a été vendue il y a trois ans à une société brésilienne pour la somme considérable de 12 millions de francs.

HONDURAS ANGLAIS.

CHEMIN DE FER PROJETÉ.

[Du Rapport Consulaire des États-Unis du mois de juillet 1897.]

J'ai à rapporter que les ingénieurs, envoyés par le Colonial Office de Londres pour surveiller et rapporter au sujet de la praticabilité du proposé chemin de fer de Bélize à la frontière ouest de la colonie, ont complété leurs rapports et on peut avoir des copies avec mappe, pour $3 franco de poste.

La longuer totale de la ligne projetée est de 72 milles et le coût, embarcadère inclusive est estimé à £734,663 ($3,575,237.48). Cette appréciation, cependant, est pour une voie construite de la façon la plus solidement finie.

Sans doute on pourrait équiper et construire une voie avec des rails américains et du matériel roulant pour autant de dollars que l'on a estimé des livres et on pourrait encore en tirer un joli profit. Il n'y a pas de grandes difficultées pour l'ingénieur, et en changeant un peu la route projetée, on peut éviter les ponts sans danger d'inondations. Á cause de l'énorme coût, comme il est estimé dans le rapport, le Gouvernement a décidé que la route ne paierait pas des intérêts sur le placement, á moins qu'elle ne fût continuée dans le Guatémala, des négociations par moyen du Foreign Office ont été entamées afin de savoir les intentions du Gouvernement de Guatémala á ce sujet.

Le Gouvernement colonial est préparé à considérer les offres des compagnies dignes de confiance pour la construction d'un chemin de fer à la frontière ouest et à faire des concessions de terrain avec un don gratuit d'argent pour aider l'entreprise.

Ceci serait un bon champs d'opération pour le capital américain et ferait faire des progrès au commerce avec les États-Unis.

Je ne doute pas que l'on puisse obtenir une concession du Guatémala et du Mexique si la compagnie voulait étendre le chemin de fer à ces pays. Je trouverais ceci très désirable car on rapporte qu'il y a des grandes quantités de bois de campèche et d'acajou, duquel on pourrait profiter à l'ouverture d'un chemin de fer dans l'intérieur de ces régions. On dit aussi que c'est un bon pays pour l'agriculture et l'élevage du bétail avec un climat tempéré.

ALBERT E. MORLAN,

BÉLIZE, *le 25 mai 1897.* *Consul.*

COLOMBIE.

DROIT DE 10 POUR CENT SUR LES COLIS POSTAUX.

Par un décret en date du 4 novembre 1896, le gouvernement du département de Panama avait imposé une taxe de 10 pour cent *ad valorem* sur les colis postaux venant de l'étranger et fixé le mode de perception de cette taxe. Les agents du fisc avaient reçu comme instruction d'ouvrir tous les colis postaux.

A la suite de réclamations qui lui ont été présentées à ce sujet le gouvernement colombien a modifié les instructions primitives de la manière suivante:

La valeur du colis postal sera établie de plein droit par la facture et le connaissement qui l'accompagneront, et la vérification de l'exactitude des déclarations ne sera, en fait, effectuée que lorsqu'il aura quelques soupçons ou motifs pour y procéder.

En outre, le droit d'importation appliqué aux colis postaux sera perçu, à l'avenir, au bureau de réception, au lieu de l'être dans les bureaux du Département des Finances.

COSTA RICA.

Le Congrès National de cette république a promulgué un décret en date du 20 mai dernier, interdisant à partir de cette date, l'immigration de Chinois, mais cette interdiction ne s'appliquera

pas aux individus de cette nationalité déjà établis, d'une manière permanente, à Costa Rica. Ces derniers peuvent quitter le pays et y retourner à volonté.

Par ce même décret, le Pouvoir Exécutif est autorisé à empêcher l'immigration dans la république de toute autre race que le gouvernement puisse considérer nuisible au progrès et bien-être de la nation.

Le Pouvoir Exécutif dictera les réglements nécessaires pour l'application de ladite loi.

Le Pouvoir Exécutif a donné son approbation à la constitution d'une association intitulée "The Sarapigui Estates Company, Limited," qui a pour objet le développement d'une grande étendue de terrain convenable à la culture du café, du cacao, et toute autre espèce de produits tropicaux.

Cette compagnie fut fondée à Londres, Angleterre, le 28 août 1896.

HONDURAS.

CONCESSIONS ACCORDÉES—MODIFICATIONS DE LA LOI DOUANIÈRE.

Dans une communication récente, au Département d'État, Mr. W. W. Little, consul des États-Unis à Tegucigalpa, dit:

Une concession a été accordée par le Gouvernement à un groupe de capitalistes de New York (The Honduras Syndicate of New York), ayant pour objet la termination du chemin de fer interocéanique de Puerto Cortez à Amapala. Le syndicat qui s'oblige à arranger la dette extérieure, a le droit d'établir une banque nationale, et d'encaisser, pendant une période de quelques années, les droits de douane. Le syndicat doit fournir, sous peu de temps, certaines garanties.

Une concession est accordée à des capitalistes de Washington pour la construction d'un chemin de fer électrique, du systèm Fryer, de Puerto Cortez à Truxillo. Cette concession est accordée à la "American Honduras Company" de Washington, qui doit faire certains dépôts pour servir de garanties.

L'acte autorisant quelques modifications à la loi douanière, et l'acte rendant libres la cultivation et la vente du tabac, ont été approuvés par le Congrès; la cultivation et la vente du tabac étaient auparavant un monopole du Gouvernement.

Une concession a été aussi accordée à des capitalistes américains pour la construction d'une route carrossable, et d'une route de train express de Puerto Cortez à Tégucigalpa, et de là à Amapala.

ABOLITION DU MONOPOLE DU TABAC.

Décret No. 114.

LE CONGRÈS NATIONAL DÉCRÈTE:

ARTICLE 1. Le monopole du tabac dans cet État est aboli; en conséquence il est permis, sans ancune restriction, de planter, cultiver, récolter les profits, préparer et exporter ladite plante.

ART. 2. De la date de la mise en vigueur de cette loi le Pouvoir Executif est autorisé à vendre à un prix raisonnable le stock de tabac.

ART. 3. Cette loi sera en vigueur, quant à la plantation et à l'exportation du tabac, à partir du premier août, 1897, et quant à l'abolition du monopole, à partir du premier décembre de l'année courante.

Fait à Tégucigalpa, Salle des Séances, le 3 avril 1897.

(Signé:)

JOSÉ MARIA REINA,
Président, etc.

MODIFICATIONS DU TARIF.

Décret No. 119.

LE CONGRÈS NATIONAL DÉCRÈTE:

ARTICLE 1. Sera établie pour l'évaluation des marchandises qui peuvent être importées dans l'État, une douzième classe, avec évaluation de deux pesos par livre, poids brut.

ART. 2. Dans les évaluations établies, les modifications suivantes sont arrêtées:

1. Le vin et la bière de toutes qualités, mis en bouteilles, sont rayés de la deuxième classe et transférés à la troisième.

2. Le vin et la bière de toutes classes en fûts, dames-jeanne, ou toute autre espèce de vase, sauf en bouteilles, sont rayés de la deuxième classe et transférés à la quatrième.

3. Les liqueurs fortes ou sucrées, telles que l'alcool, l'eau-de-vie, le whiskey, l'absinthe, le rhum, le genièvre, la mistela, la chartreuse, les amers, etc., et le champagne, en bouteilles et qui ne dépassera pas 22 degrés Carthier, sont rayés de la quatrième classe et transférés à la sixième. Le champagne au-dessus du degré mentionné sera évalué en proportion.

4. Les liqueurs fortes ou sucrées, telles que l'alcool, l'eau-de-vie, le whiskey, l'absinthe, le rhum, le genièvre, etc., mises en fûts, dames-jeanne ou autres vases, sauf bouteilles, et qui ne dépassent pas 22 degrés Carthier, sont rayées de la quatrième classe et transférées à la huitième. Celles qui dépassent ce degré seront évaluées en proportion.

5. Les pantalons, gilets, jaquettes, habits—redingotes, vestes, vestons—paletots et tous autres pareils vêtements d'hommes, en laine ou en toile, sont rayés de la huitième classe et transférés à la neuvième.

6. Les selles, licous, fourreaux de fusils, fourreaux de pistolets, brides, sangles, martingales, croupières, et autres articles, sont rayés de la neuvième classe et transférés à la huitième.

7. Les boules en ivoire, pour le jeu de billard, importées sans la table, la bijouterie, les ornements, les pierres précieuses, et les bijoux, les articles d'or ou d'argent et tous ceux qui contiennent uue certaine quantité de ces métaux, les montres d'un métal quelconque, les coffres vides à montres ou à bijoux, en peluche, satin, ou cuir, la soie écrue, ou mélangée, manufacturée sous n'importe quelle forme, dont la matière principale est la soie, sont rayés de la onzième classe et transférés à la douzième.

8. Les cigarettes de toutes sortes, y compris aussi les cigares, sont rayés de la dixiéme classe et transférés à la neuvième.

ARTICLE 3. L'importation d'eau-de-vie telle que celle fabriquée dans le pays, le rhum, le whiskey, l'eau-de-vie, le genièvre et l'anisette ordinaires, est défendue, le Gouvernement seul ayant le droit de les importer et de les vendre.

ARTICLE 4. Toute marchandise importée paiera un droit de 100 pour cent. additionnel à l'évaluation et aux droits de magasinage établis.

ART. 5. Cette loi sera en vigueur à partir du premier août 1897, mais la provision énoncée dans l'article 4 ne sera en vigueur à partir de cette date que dans le cas où le "Honduras Syndicate" n'aurait pas déposé, le 25 mai, les garanties stipulées dans son contrat relativement à l'arrangement de la dette publique, l'établissement de la banque nationale et la construction du chemin de fer. Dans le cas où les garanties auraient été fournies ledit article 4 n'aura d'effet qu'à partir du 1er octobre prochain dans le cas cependant où le stipulé dans le même contrat n'aurait pas été mis en exécution.

(Signé:) JOSÉ MARIA REINA,
President, etc.

Le 3 avril 1897.

NOTE.—L'original de la loi douanièere, avec ses onze classes, auxquelles on fait référence dans ce décret, est publié dans le Guide de Honduras édité par le Bureau des Républiques Américaines; les classes se trouvent à la fin. Depuis la publication de la loi originale, les droits ont été augmentés, premièrement de 20 pour cent sur le montant original, et ensuite de 30 pour cent sur ce total. A la place de ces deux différents droits additionnels, la nouvelle loi stipule que toute marchandise importée sera soumise à une taxe additionnelle de 100 pour cent sur les droits primitifs et les dépenses de magasinage. La taxe de magasinage est de centavos par grosse de livres.

SANTO DOMINGO.

NOUVELLE LOI MONÉTAIRE.

[Du Rapport Consulaire des États-Unis pour le mois de juillet 1897.]

Ci-joint une copie et traduction de la Nouvelle Loi Monétaire du Gouvernement Dominicain, adoptée le 5 du courant.

ARCHIBALD H. GRIMKE,
Consul.

SANTO DOMINGO, *le 13 mai 1897.*

Décret.

1. Le monnayage de la monnaie d'argent alliée, de la marque de la République sera limité á la somme de $1,500,000, maximum.

2. Comme le but du Pouvoir Exécutif est que la somme d'argent en circulation soit toujours inférieure á celle qui est nécessaire et qu'une portion de monnaie en or est indispensable au commerce, on a décidé de monnayer seulement $600,000; le reste sera monnayé en cas de besoin absolu pour le paiement fractionnaire et les affaires de la République, la quantité indispensable sera monnayée graduellement et ne devra dépasser d'acune manière la somme fixée de $1,500,000.

Les types de monnaie nationale seront: Un dollar, cinquante cents, vingt cents et dix cents.

3. (*a*) La monnaie de nickel en circulation.

(*b*) La monnaie dans le type de francs de la République en circulation.

(*c*) La monnaie de bronze en circulation.

(*d*) La monnaie à laquelle fait référence le présent décret.

(*e*) Les notes du Banco Nacional garanties par le Gouvernement—

Formeront ce qu'on nomme monnaie courante, la valeur du franc dominicain étant fixée à 20 cents monnaie courante.

4. La monnaie d'or suivante sera évaluée au taux mentionné et sera acceptée comme payement pour les affaires privées et par les autorités fiscales et municipales comme monnaie courante.

La pièce d'or américaine de $20 à $40 et en proportion ses parties fractionnaires; la livre sterling à $9.50 et en proportion ses parties fractionnaires; l'once espagnole à $30.50 et en proportion ses parties fractionnaires; les pièces d'or de 20 francs à $7.50 et en proportion leur parties fractionna la pièce d'or allemand de 20 marks à $9.25 et en proportion ses parties fractionnaires.

5. Nulle monnaie d'argent au monnayage étranger ne sera considérée comme monnaie courante et son importation est par ceci défendue.

Le payement des droits fiscaux et municipaux sera fait soit en partie ou en total, avec les espèces suivantes, sans acceptation d'autres: En monnaie d'argent au monnayage de la République; en monnaie de nickel au monnayage de la République; en monnaie de bronze au monnayage de la République; en notes du Banco Nacional de Santo Domingo, garanties par le Gouvernement, et en monnaie d'or spécifiée par le présent décret.

7. Pour le payement des droits fiscaux et municipaux (lequel devra se faire en or ou en son équivalent selon le prix officiel du change) le taux sera fixé invariablement à 100 pour cent entre la monnaie courante et l'or américain, pour ce que $2 de monnaie courante soient équivalants à $1 or américain. Pour les obligations et contrats en affaires personnelles, la valeur assignée à la monnaie courante en relation avec la monnaie d'or américaine est la même que celle assignée au présent dollar d'argent du monnayage mexicain en relation avec l'or americain: et il est déclareé que chaque dollar de monnaie courante est equivalant et peut remplacer le dollar de la monnaie mexicaine. La monnaie d'argent étrangère actuellement en circulation sera admise dans des transactions privées durant les six mois suivant la promulgation du présent décret; après ce délai

ladite monnaie ne sera pas monnaie légale dans la République sans égards au poids et alliage.

Les monnaies d'argent qui seraient rabaissées pour avoir été percées ou rognées et qui ne pourraient être exportées à cause du rabaissement, seront permises d'être changées pour la valeur qu 'elles representent, au bureau du vérificateur général des Finances, pour de l'argent au monnayage national.

Ce décret, à partir de la date de sa promulgation annulera toutes les lois et dispositions qui lui seront contraires et sera envoyé au Pouvoir Exécutif pour des buts constitutionnels.

VÉNÉZUÉLA.

LE NOUVEAU MINISTÉRE.

Le Gén. JOAQUIN CRESPO, Président Constitutionnel dess États-Unis du Vénézuéla, par un décret en date du 28 juin, 1897 contresigné par son Secrétaire, le Gén. José R. NUÑEZ, a nommé un nouveau conseil des ministres constitué comme il suit:

Ministre de l'Intérieur, Dr. HERIBERTO GORDON.

Ministre des Affaires Etrangères, Señor Don P. EZEQUIEL ROJAS.

Ministre des Finances, Señor Don LUIS A. CASTILLO.

Ministre de la Guerre et de la Marine, Gén. José RAFAEL RICART.

Directeur Général des Postes, Dr. ADRIANO RIERA AGUINAGALDE.

Ministre de l'Instruction Publique, Dr. FEDERICO CHIRINOS.

Ministre des Travaux Publics, Gén. GEORGE UZLAR, jeune.

Le Gén. IBARA HERRERA, Gouverneur du District Fédéral, en vertu de ses fonctions, a droit à l'entrée au conseil des ministres du Vénézuéla.

Les modifications suivantes faites au tarif du Vénézuéla ont été promulguées officiellement:

CLASSE 1.—*En franchise.*

Sont comprises dans cette classe: Eaux minérales, autrefois de troisième classe. Minerai de fer et vieux fer, propre à l'usage des fonderies, autrefois de seconde classe. Pousses de pommes de terre, autrefois de troisième classe. Moulins à vent, autrefois de seconde classe.

CLASSE 2.—*10 centimes le kilo.*

Gaz d'acide carbonique en liquide. Coudes pour les tuyaux de fontaine. Poudre de verrerie.

CLASSE 3.—*25 centimes le kilo.*

Coton, autrefois prohibé; asbeste; harnais, autrefois de 2me classe; sucre à moscouage, autrefois prohibé; gomme arabique, autrefois de 5me classe; saindoux pur, les mélanges et l'oléomargarine autrefois compris dans cette classe sont exclus; poisons employés à la préservation des peaux, autrefois de 5me classe.

CLASSE 4.—*75 centimes le kilo.*

Sucre blanc raffiné, autrefois prohibé; huile bitumineuse pour nettoyer les harnais; nattes de corde peintes pour la table; napthe; saindoux de porc mélangé avec d'autres graisses et l'oléomargarine, autrefois de 3me classe; petites bandes de bois pour allumettes, autrefois prohibées; fusils à vent de parloir sont transférés à la 7me classe.

CLASSE 5.—*1.25 bolivars le kilo.*

Rhum de toute sorte, excepté celui qui est fait de la canne à sucre, l'importation duquel est prohibé. Eau de vie, ou cognac, ou ses essences. Genièvre et ses essences jusqu'à 22 degrés Cartier; au-dessus de ce degré les droits seront calculés en proportion; autrefois de 6me class. Batting de coton ou coton satiné en couches pour ouates. Poudre à canon, autrefois de 6me classe. Tabac en tampons (el tabac hueva) et tabac en andouilles à chiquer, autrefois de 6me classe.

CLASSE 7.—*5 bolivars le kilo.*

Fusil à vent de parloir, autrefois de 4^{me} classe. L'importation des allumettes est prohibée.

CLASSE 9.—*20 bolivars le kilo.*

L'importation des vêtements confectionnés, autrefois dans cette classe, est prohibée par l'article 3 de la nouvelle loi.

La loi du tarif faite récemment contient deux nouveaux articles comme il suit:

ART. 4. L'autorité exécutive aura le pouvoir de prohiber l'importation de toutes les pièces ou d'aucune pièce de toutes sortes de vêtements confectionnés, de chapeaux da toutes classes, casquettes, casques, et bonnets garnis, par ces Douane de la République dans la juridiction desquelles les telles industries ou le tel commerce pourront avoir acquises l'extension et le développement nécessaires pour fournir les tels articles, sans causer du détriment aux consommateurs.

ART. 13. Les articles importés dans le pays comme des parties détachées d'un tout-ensemble dans le but d'éviter les droits, qu'ils soient dans un seul paquet ou dans des paquets séparés, paieront les droits de la classe à laquelle appartient l'article quand ses parties sont réunies.

Il y a cette différence entre l'article 4 de la vieille loi et l'article 5 de la nouvelle loi: D'après le premier, le salpêtre ne pouvait être importé que par les pharmaciens et en menues portions; d'après le second, la quantité n'est pas limitée, et il peut être importé par qui que ce soit avec la propre permission.

Entre l'article 11 de la vieille loi et l'article 12 de la nouvelle loi, il y a cette

différence: D'après le premier, le Gouverneur était autorisé à augmenter à diminuer ou à supprimer les droits sans spécifier l'article; d'après le second, il est autorisé à augmenter, à diminuer et à supprimer les droits sur les choses nécessaires de la vie seulement quand des circonstances imprévues le rendent impératif, etc.

TRAITÉ DE L'UNION CENTRO-AMÉRICAINE.

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE,
Tégucigalpa, Honduras, le 29 juin 1897.

À l'Honorable JOSEPH P. SMITH,
Directeur du Bureau des Républiques Américaines,
Washington, D. C.

MONSIEUR: J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une copie, avec traduction, du traité d'union entre les cinq Républiques de l'Amérique Centrale, célébré à Guatémala, le 15 juin 1897.

Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. M. LITTLE,
Consul des États-Unis.

Les Gouvernements de Guatémala, de Costa Rica et de la Grande République de l'Amérique Centrale par le moyen de leurs délégués et plénipotentiaires respectifs à savoir: Messieurs (licenciés) ANTONIO BATRES JAUREGUI, MARIANO CRUZ et ANTONIO GONZALEZ SARAIVA représentant le Guatémala; M. (licencié) LEONIDAS PACHECO représentant le Costa Rica et Messieurs (docteurs) TIBURCIO C. BONILLA et MANUEL DELEGADO représentant la Grande République de l'Amérique Centrale.

Désirant que l'Union de l'Amérique Centrale puisse se réaliser aussitôt que possible et d'une manière définitive par l'extension immédiate de leurs relations politiques réciproques, les Gouvernements de l'Amérique Centrale, considérés dornéavant aux yeux des nations étrangères comme un seul Gouvernement, et les États possédant des bases harmoniques d'union, des garanties identiques et des principes homogènes de liberté et de progrès, après avoir présenté leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne forme, et après les conférences et discussions dues, ont arrêté les stipulations suivantes:

ART. 1. Les Républiques de Guatémala, de Costa Rica, de Nicaragua, de Honduras et de Salvador, à partir d'aujourd'hui forment une nation libre et indépendante qui sera appeleé la République de l'Amérique Centrale.

ART. 2. Les Républiques signataires qui constituent la nouvelle union politique conservent en entier leur liberté et leur indépendance, sauf dans les points considérés par ce traité et rapport auxquels elles doivent être prises comme une seule nationalité.

ART. 3. Elles conservent leur gouvernement autonome en ce qui est relatif à l'administration de leurs affaires intérieures et leur union en une seule nationalité

aura pour seul objet les relations commerciales à fin de garantir leur indépendance, leur droit et leur crédit communs.

Art. 4. Dans ce but, les Républiques qui à l'avenir seront appelées des États, s'accordent pour former un Pouvoir Exécutif National; le chef sera investi des pouvoirs de Président.

Art. 5. Les présidents des Républiques actuelles seront appelés Chefs d'État.

Art. 6. La présidence de la République de l'Amérique Centrale sera tour á tour exercée par les Chefs d'État respectifs, d'après l'ordre alphabétique des nations à savoir: Costa Rica, Guatémala, Honduras, Nicaragua, et Salvador.

Art. 7. L'exercice de la présidence sera pour un an et commencera le 15 de septembre de l'année courante, si à cette date le traité a reçu son approbation définitive, et dans le cas qu'il ne l'aurait pas reçue, l'exercice commencera de la date opportunément arrêtée par la majorité des États.

Art. 8. Le Président de la République de l'Amérique Centrale sera secondé par un Conseil composé de deux délégués de chaque État qui auront le caractère de Ministres Responsables.

Art. 9. Le manque ou absence de quelques-uns desdits déléguées n'arètera pas leurs délibérations et leurs résolutions, en cas de majorité des présents.

Art. 10. Le Président de l'Amérique Centrale désignera un des membres du Conseil pour prendre le Secrétariat d'État afin de certifier leurs décisions et devenir leur organe de communication.

Art. 11. Les conseillers seront nommés par l'Éxecutif d'État pour un an et seront rééligibles.

Art. 12. Dans toutes les résolutions qui concernent la politique étrangère de l'Amérique Centrale, le Président devra procéder d'accord aver le conseil, et conformément au vote de la majorité absolue de ceux qui seront présents. Le vote du Président devra être décisif en cas de votation égale des deux côtés.

Art. 13. Les attributs du Président de l'Amérique Centrale d'accord avec le conseil sont:

(A) Défendre l'indépendance et l'honneur de la nation et l'inviolabilité de son territoire.

(B) Entretenir par des moyens pacifiques le maintien de l'ordre public dans les États.

(C) Déterminer, quand il sera nécessaire, la manière et les moyens par lesquels chacun devra contribuer à la défense du territoire et de l'honneur national.

(D) Observer et faire observer par les États, les stipulations du traité actuel.

(E) Nommer les ministres diplomatiques, les consuls et les agents consulaires.

(F) Recevoir les ministres et autres envoyés étrangers et donner l'exequatur aux lettres patentes des consuls étrangers.

(G) Cultiver et encourager les relations étrangères.

(H) Accorder des passeports aux ministres et envoyés des autres nations et retirer les exéquaturs des consuls dans les cas prévus par la loi.

(I) Déterminer le budget et la manière par laquelle les États devront contribuer aux dépenses communes.

(J) Maintenir la bonne harmonie entre États.

(K) Célébrer à l'occasion des traités de paix, d'amitié, de commerce, de

navigation, et d'extradition ou des conventions, des contrats et des stipulations qui se rapporteront aux intérêts généraux de l'Amérique Centrale; le Président étant obligé de soumettre à l'approbation de l'assemblée de chaque État les traités qui affectent ses intérêts particuliers ou ceux qui auront été célébrés sur sa demande.

(L) Obtenir la plus grande extension possible des voies de communication entre les États, et du commerce de cabotage.

(M) Obtenir au plus tôt la plus grande unité du système des monnaies, des poids et des mesures d'après le système métrique et de l'union fiscale et douanière, aussi bien que l'uniformité du plan des études (éducation).

ART. 14. Le conseil en outre est autorisé à développer dans son travail les bases qui pourront contribuer à l'unification des intérêts de l'Amérique Centrale, surtout de la branche législative.

ART. 15. La représentation diplomatique et consulaire sera désormais au nom de la République de l'Amérique Centrale.

ART. 16. Dans l'exercice de l'attribut mentionné dans l'article 13, le conseil aura égard a ce que la réprésentation provienne également des différents États.

ART. 17. C'est entendu que dans le cas où un État puisse avoir besoin pour son propre compte de représentation diplomatique ou consulaire on nommera au poste la personne qu'il indiquera.

ART. 18. Le devoir principal du conseil est de maintenir l'harmonie fraternelle entre les États, et si ses bons offices ne parviennent pas au but désiré, on aura recours au procédé de l'arbitrage.

ART. 19. Il est reconnu que ce traité n'a d'autre fin que celle de préparer l'organisation définitive de la contrée centro-américaine; que conséquemment aucun autre procédé ne sera reconnu, ni aucune autre interprétation de ses clauses ne sera admise que celles qui par des moyens pacifiques et des bénéfices réciproques viseront ce but.

ART. 20. L'organisation de la République de l'Amérique Centrale s'effectuera lorsque plus d'un État seront d'accord pour sa formation et le manque d'acceptation d'une ou plusieurs des clauses arrêtées ici n'empêchera pas l'État, qui les rejettera, de devenir partie de l'Union, pourvu toutefois que dans l'opinion du Conseil ce contrat ne soit pas essentiellement atteint.

ART. 21. Le natif d'un État ne sera pas considéré comme étranger dans un autre État, et sera soumis aux conditions des natifs s'il en exprime le désir à ceux qui ont charge du registre civil.

ART. 22. La capacité civile et politique d'un Centro-Américain, la condition requise dans l'article suivant étant remplie, sera reglée par la loi de l'État où il demeurera par rapport aux actes y commis.

ART. 23. En conséquence, l'option à laquelle l'article 21 fait référence leur donnera caractère de citoyens naturels avec toutes leurs obligations et garanties, et le domicile leur donnera, sans exception, tous les droits et devoirs de la localité.

ART. 24. Les documents signés par un fonctionnaire quelconque étant légalisés auront force et vigueur dans n'importe quel État conformément à ses lois; mais pour l'exercice des titres professionnels la permission respective sera néces-

saire en plus, et pour l'exercice de l'office de notaire il faudra remplir les conditions spéciales des lois de l'État.

ART. 25. Les États de l'Amérique Centrale feront cause commune dans les affaires internationales qui auront rapport à leur souveraineté ou indépendance.

ART. 26. L'aide accordée à l'occasion par un État à un autre sera au dépens de celui qui la fournit.

ART. 27. Le Président de la République de l'Amérique Centrale, d'accord avec le Conseil Exécutif déterminera la manière et la forme de l'aide, afin que l'unité d'action puisse exister.

ART. 28. La disposition du commandement supérieur des forces militaires sera subordonnée à celui de l'État où elles se trouvent, sauf quand le Président de la République assumera le commandement direct. L'aide devra être prêtée sur la place du conflit.

ART. 29. Dans ces cas tout ce qui est relatif à la paix sera déterminé par l'Exécutif National.

ART. 30. La paix entre les États de l'Amérique Centrale sera garantie par la reconnaissance du principe de non-intervention. Mais la non-intervention n'empêche pas l'aide réciproque et spontanée que les États peuvent se préter pour le maintien de la paix quand ils en expriment le désir.

ART. 31. Par conséquent aucun État ne pourra, de sa propre volonté, intervenir de quelque manière que ce soit, dans les questions se rapportant au gouvernement intérieur d'un autre État.

ART. 32. Conformément á l'article 18, quand un des États se croira menacé ou offensé d'un autre État, il adressera au Conseil Exécutif un memorandum dans lequel seront racontés les détails du conflict pendant et données toutes les explications nécessaires, en attendant, les affaires seront maintenues dans le status quo.

ART. 33, L'autre partie ayant été entendue et l'intervention conciliante du Conseil Exécutif n'étant pas efficace, notice sera donnée aux parties, que dans un délai fixé elles devront nommer un arbitre. En cas de désaccord le même Conseil fera la nomination. Pour les résolutions qui pourront être prises dans ces cas, le Conseil sera considéré comme formé par les membres qui n'auront pas d'intérêts directs dans la question; et si le Président de la République devrait s'abstenir les membres qualifié nommeront, par une majorité, la personne qui aura le vote définitif en cas de votation égale.

La décision arbitrale aura la force d'une sentence définitive.

ART. 34. Ancun État n'autorisera ni permettra dans son territoire, des actes hostiles envers les autres États.

ART. 35. La concentration d'émigrants politiques sera effectuée sans autre procédure que la demande du gouvernement intéressé.

ART. 36. Le droit d'asile est inviolable aussi bien dans les États que dans la République, sauf pour les cas prévus par les traités d'extradition.

ART. 37. Les responsabilités pécuniaires ou autres, que les États respectifs auront encourues ou qui seront encourues, concerneront les parties obligées.

ART. 38. Afin que dans les constitutions le même esprit politique qui doit faciliter leur mission définitive puisse prévaloir, les bases suivantes de droit constitutionnel public sont établies.

(A) Séparation de l'Église et de l'État et le respect absolu des croyances.

(B) Liberté de la presse sans censure préalable. Les délits et offenses de presse sont soumis à la connaissance et à l'action des tribuneaux.

(C) Liberté de léguer par testament ou dernière volonté, sujette aux seules restrictions que détermineront les lois à l'égard des héritages ou legs en faveur des institutions religieuses et de pensions accordées aux héritiers.

(D) Inviolabilité de la vie humaine pour les crimes politiques.

(E) Égalité absolue de l'état civil de l'homme et de la femme.

(F) Caractère purement civil des actes qui établissent ou modifient la capacité civile des personnes, ce qui n'empêchera pas la célébration de cérémonies religieuses quelconques.

(G) Abolition de toute substitution ou institution de mainmorte sauf celles qui auront pour objet la bienfaisance de l'instruction publique.

(H) Garantie de l'habeas corpus.

(I) Inviolabilité de la propriété, sauf en cas d'expropriation pour l'utilité et besoin publics, légalement confirmée et avec indemnité antérieure, qui en cas de guerre n'est pas obligée d'être antérieure.

(J) Indépendance absolue des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire.

(K) Inviolabilité de la personne sauf en cas de crime ou défaut, l'arrestation pour investigation n'étant pas permise au-delà de cinq jours.

(L) Des lois relatives aux personnes n'auront pas d'effet rétroactif sauf en cas de punition lorsqu'elles favorisent le criminel; mais ni la confiscation ni la torture ne sont permises.

(M) Égalité devant la loi.

(N) Le droit de pétition individuelle ou collective est reconnu.

(O) Le droit de se réunir paisiblement et sans armes et pour les fins légales est reconnu.

(P) Le droit de défense est inviolable.

(Q) Chaque citoyen est libre de choisir sa résidence et d'entrer dans le pays et d'en sortir sauf en cas d'être sujet à des responsabilités.

(R) Le domicile est inviolable et ne peut pas être perquisitionné sauf dans les cas et en conformité aver les formalités prescrites par la loi.

(S) Dans aucun cas il ne sera permis de prendre possession et encore moins d'examiner les documents privés des habitants de la République sans l'autorisation d'un juge compétent.

(T) L'instruction est libre sauf les restrictions exigées par la moralité, mais celle reçue dans les établissements supportés par l'État est laïque, gratuite et obligatoire.

Art. 39. La déclaration de ces principes n'empêche pas chaque État d'établir dans sa constitution particulière, d'autres principes qui lui paraissent utiles.

Art. 40. Les traités précédents célébrés parmi les États seront en vigueur aussi longtemps qu'ils ne seront pas opposés au pacte actuel.

Art. 41. Cinq ans s'étant écoulés ou plus tôt, si possible, le Conseil Exécutif assemblera une assemblée nationale pour se prononcer sur la Constitution définitive de l'Amérique Centrale. Ladite période pourra être prorogée à discrétion du Conseil Exécutif.

L'assemblée nationale sera composée de dix représentants de chaque État et de cinq substituts.

ART. 42. L'écusson et le drapeau national seront ceux de l'ancienne Confédération.

Le traité présent sera soumis à l'approbation des assemblées respectives ou conventions constituantes, qui seront opportunément convoquées par chaque État en vue d'obtenir sa ratification avant le 15 du moi de septembre prochain:

Néanmoins, si à cette date quelques ratifications ou toutes manqueraient, ce fait n'annulera pas ce qui a déjà été stipulé.

Ce pacte sera tenu comme accepté sans les necéssités d'échange, du jour où tous les Gouvernements de l'Amérique Centrale auront communiqué l'approbation de leurs congrès respectifs.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés l'ont signé et y ont posé leur sceau au nombre de trois copies.

Fait à Guatémala, le 15 juin de l'an 1897.

ANTONIO BATRES.
MARIANO CRUZ.
ANTONIO GONZALES SARAVIA.
LEONIDAS PACHECO.
T. G. BONILLA.
MANUEL DELGADO.

COMMERCE VARIÉ.

BRÉSIL.

Etablissement pour la distribution des eaux à Pará.

Le gouvernement de l'État de Pará, Brésil, invite des soumissions pour l'achat de l'établissement actuel pour la distribution des eaux de la ville de Pará et pour l'extension du système. On ne recevra pas les offres plus tard que le 18 novembre prochain.

Blé d'Amérique.

Quelques marchands de Rio de Janeiro ont affrétés deux navires, qui sont à présent à San Francisco, pour transporter des chargements de blés de la Californie à Rio. Ceci est la première fois qu'un tel fait s'est offert dans l'histoire, et il peut être attribué à l'insuffisance de la récolte dans la République Argentine et l'Uruguay.

HONDURAS ANGLAIS.

Demande de machines.

Le conseil municipal de la ville de Bélize a pris en considération la question d'ériger un établissement d'appareils électriques pour éclairer les édifices publics et les rues de cette ville. Dans une dépêche au Département d'État, le Consul Morlan dit: "Je crois qu'il y a une chance de réussite pour un établissement américain si on fait des offres en concurrence avec les compagnies anglaises. On va construire aussi une ligne de télégraphie d'environ 200 milles, et je présume qu'on fera usage

d'une ligne de téléphones de communication avec elle. Ils ont passé un contrat pour des machines américaines destinées à la fabrication de la glace, et elles seront dans peu de temps en opération. Le propriétaire a l'intention d'exploiter une brasserie et un emmagasinage à froids de comestibles en communication avec la fabrication de la glace.

COLOMBIE.

Etablissement pour la distribution des eaux à Panama.

Le Vice Consul Général C. J. Vifquain a écrit au Département d'État le 20 juillet que le Département de Panama a signé un contrat avec Messieurs Émile Lebrun et Bélisaire Marenovich de Belgique pour effectuer la construction d'un établissement pour la distribution des eaux à Panama. Ce contrat fut signé le 29 juin dernier, et requiert que l'ouvrage soit commencé d'ici à six mois de la date de la signature du contrat, et assigne deux années et demie pour son achèvement. On devra transporter les eaux de la Rivière Juan Diz, à une distance de quinze milles, laquelle est capable de fournir à la ville une alimentation d'eau à boire pure sur laquelle on pourra faire fond. Jusqu'ici les citoyens ont été obligés de mettre leur dépendance dans des recueils d'eaux pluviales.

NICARAGUA.

Impôt sur le caoutchouc révoqué.

Mr. O'Hara, Consul des États Unis, écrivant de San Juan del Norte, en date du 14 juin, donne avis au Département d'État que le Gouvernement de la Nicaragua a rescindée l'ordonnance récente qui imposait un droit d'exportation de dix cents la libra (monnaie de la Nicaragua) sur le caoutchouc embarqué de ce port.

Droit sur les bicyclettes réduit.

Par un décret Exécutif rendu le 9 mars, 1897, le droit sur les bicyclettes importées dans la Nicaragua est réduit à cinq centavos la livre, poids brut (en monnaie Américaine, 2.02 cents). Jusqu'ici, le droit a été de dix centavos, avec une surcharge de 100 pour cent, faisant un montant de 20 centavos (environ neuf cents) la livre, poids brut. Le Consul O'Hara dit qu'il n'y a pas de doute que la Nicaragua offre une bonne chance de réussite pour la vente des bicyclettes; il y a trois mois, on n'eût pu voir plus de deux bicyclettes dans les rues de Managua; à présent, on les voit partout et la demande s'accroît journellement.

PÉROU.

Droits du fisc payables en livres sterling.

Le Président du Pérou a signé un décret, en date du 24 juin, 1897, qui autorise les payements des droits du fisc à être faits en livres sterling, argent monnayé, au taux d'une livre les dix soles.

URUGUAY.

Port à Coronilla.

D'après un avis récent de l'Uruguay, le Congrès de ce pays a enfin autorisé l'établissement d'un port à Coronilla, selon le projet de Mr. Edward Cooper, de Montevideo. En vue de l'exportation extensive du bétail de l'Uruguay, ceci paraît être une mesure des plus

importantes. Une description détaillée du port de mer comme proposé, avec les plans soumis par Mr. Cooper, fut publiée dans le Bulletin Mensuel de novembre, 1894.

Importation de cordes et ficelles.

En réponse à des questions nombreuses touchant l'importation dans l'Uruguay, des cordes, des ficelles, et du cordage en général, M. Edgar Schramm, consul des États-Unis, rapporte quelques faits intéressants au Département d'État, en date du 3 juillet 1897. Il énonce que, de ficelles et cordes de toutes sortes fabriquées de l'agave ou la plante d'aloes, il y a eu une importation totale d'une évaluation de $18,930, de laquelle somme les États-Unis ont exporté $6,396, ou environ un tiers. Les droits sur cette classe sont 31 pour cent, 5 pour cent, et 2½ pour cent sur une évaluation qui revient terme moyen à de 50 à 76 cents le kilo. Le cordage en général a atteint une évaluation de $78,849, les États-Unis fournissant la somme de $9,032. Les droits sur celui-ci sont 31 pour cent, 5 pour cent, et 2½ pour cent sur une évaluation sur la corde de manile de 21 cents le kilo, et sur les qualités inférieures de 15 à 19 cents le kilo. La ficelle, communément dite à la mécanique, qui est employée à l'usage des moissoneurs, est d'un bilan de droit entièrement distinct, à un taux de 32 cents le kilo. La quantité importée seulement des États-Unis en 1896 était de 467,871 kilos, évalués à $149,718.

VÉNÉZUÉLA.

Réglements pour prévenir les collisions en mer.

Le Bureau doit à l'amabilité de M. Andrade, ministre du Vénézuéla aux États-Unis, une copie du décret exécutif, promulgué le 26 mai 1896, réglant le mouvement des vaisseaux, nationaux ou particuliers, dans les eaux vénézuéliennes, en vue de prévenir les collisions. Les provisions de ce décret sont les mêmes que celles adoptées par la Conférence Maritime Internationale, qui a eu lieu à Washington au mois d'octobre, 1889, avec quelques modifications faites par les États-Unis d'Amérique.

HANDBOOKS OF HAWAII AND ALASKA.

The interest which recent events, commercial and political, have given to the Hawaiian Republic and the Territory of Alaska has induced the Bureau of American Republics to compile for publication, in the form of Handbooks, the latest data and information relating to those countries obtainable from official sources. These works, which are now ready for distribution, are gotten up in a neat and attractive form, and each contains an elaborate map, compiled by the United States Coast and Geodetic Survey.

The Handbook of Hawaii is a publication of 180 pages, and treats in detail, and fully, of the natural resources, industries, and commerce of those Islands. A concise and interesting historical sketch of the Islands, from the date of their discovery, by that intrepid English navigator Captain Cook, in the early days of the year 1778, to the present time, is given. The story is told of the enforced cession of the group to Great Britain in 1843, and of the restoration of Hawaiian sovereignty a few months later; it appears also that in 1849 a French naval force was landed and occupied the custom-house at Honolulu, and other Government buildings. This act of the French naval commander was disavowed by his Government and the hostile force promptly withdrawn.

The treaty of friendship, commerce, and navigation negotiated by Commodore THOMAS AP CATESBY JONES, of the United States Navy, with the Government of the Hawaiian Islands (then known as the Sandwich Islands), December 23, 1826, is given in full. This treaty antedates by ten years the first made by Great Britain. Following is given the various treaties with the United States, and an exhibit of the commercial relations with the Islands, all showing the manifest destiny of the Hawaiian Islands to become an integral part of the United States.

The Handbook of Alaska is of 130 pages, and, like that of Hawaii, contains a chart showing its geographical position; it treats of the area, population, climate, and resources of that far-off Territory. The feature of the work is, of course, that which brought it into existence—the discovery and description of the gold fields of the Klondike region. It appears that this little-known country has an area of 577,390 square miles, with a seacoast of 26,000 miles, exceeding that of the balance of the United States nearly two and one-half times. The Territory was acquired by purchase from Russia March 30, 1867, and the limits of the possession were stated in the treaty of that date. Question has, however, arisen between the Government of the United States and that of Canada as to the eastern boundary line, and the matter is now in course of amicable adjustment between the two Governments. The subject of the fur seal and other fisheries is given extended notice, and much diplomatic correspondence of the ever vexed question of the seal fisheries is introduced.

According to Professor SPURR, of the United States Geological Survey, the first discovery of gold in the Yukon district was made in 1885, and on the same authority the gold-producing belt extends in an east and west direction several hundred miles. The handbook contains the full text of the United States mining laws which apply to Alaska. Reference is made at some length to the present mail and transportation facilities, and also to the projected railway to the gold fields.

Copies of these handbooks can be obtained upon application to the Bureau. To cover the cost of printing, a charge of twenty-five cents per copy is made.

PRICE LIST OF PUBLICATIONS.

The Bureau of the American Republics was established as the official agency of the Republics of Central and South America, Mexico, and the United States for the collection and prompt distribution of commercial information, and to foster inter-trade relations in these countries. In pursuance of this purpose the Bureau has published for distribution a number of Bulletins, Handbooks, Reports, Codes of Commercial Nomenclature (three splendid volumes), and is preparing a Commercial Directory of the American Republics which will include also a good directory of the European dependencies in Central and South America and the West Indies—a volume of 1,200 pages.

In addition to the general information embraced in the Handbooks, etc., each issue of the Monthly Bulletin, a magazine of 150 pages, contains special current information of interest relating to the various countries represented by the Bureau. It has been greatly enlarged and improved during the current year.

Money may be sent by drafts, checks, express or post-office money order, payable to "The Bureau of American Republics." Orders or checks should be payable to the Director of the Bureau of American Republics.

PRICE LIST OF PUBLICATIONS.

No.		Price.
3	Patent and Trademark Laws of America	.05
4	Money, Weights, and Measures of the American Republics	.05
6	Foreign Commerce of the American Republics	.10
7	Handbook of Brazil. (Out of print. Undergoing revision)	
9	Handbook of Mexico. (Out of print. Undergoing revision)	
31	Handbook of Costa Rica. (Out of print. Undergoing revision)	
33	Handbook of Colombia	.25
34	Handbook of Venezuela. (Out of print. Undergoing revision)	
42	Newspaper Directory of Latin America. (Out of print. Undergoing revision)	
44	Import Duties of the United States (1890). (See also Vol. 5, Part 3, Reprints of Publications)	.05
51	Handbook of Nicaragua. (See also Vol. 3, Reprints of Publications)	.25
52	Handbook of Santo Domingo. (See also Vol. 2, Reprints of Publications)	.25
54	Handbook of Paraguay. (See also Vol. 2, Reprints of Publications)	.25
55	Handbook of Bolivia. (See also Vol. 4, Reprints of Publications)	.25
57	Handbook of Honduras. (See also Vol. 3, Reprints of Publications)	.25
58	Handbook of Salvador. (See also Vol. 3, Reprints of Publications)	.25
60	Handbook of Peru. (See also Vol. 4, Reprints of Publications)	.25
61	Handbook of Uruguay. (See also Vol. 3, Reprints of Publications)	.25
62	Handbook of Haiti. (See also Vol. 2, Reprints of Publications)	.25
63	How Markets of Latin-America may be reached	.25
64	Handbook of Ecuador. (See also Vol. 4, Reprints of Publications)	.25
65	Handbook of the Spanish Colonies. (In course of preparation)	.25
66	Handbook of the British Colonies. (In course of preparation)	.25
67	Handbook of the Argentine Republic. (See also Vol. 2, Reprints of Publications)	.25
68	Handbook of Guatemala. (Revised edition)	.25
70	Import Duties of Peru (1896)	.10
71	United States Tariff Act of 1894	.05
75	Import Duties of United States, 1897 (English)	.10
76	Import Duties of United States, 1897 (Spanish)	.10
77	Import Duties of United States, 1897 (Portuguese)	.10
78	Import Duties of United States, 1897 (French)	.10

No.		Price.
79	Diplomatic and Consular Service of the United States. (Corrected to July 29, 1897)	$0. 10
81	Specifications for new Government Building in City of Mexico	.05
83	Sixth Annual Report of the Bureau	05
84	Handbook of Alaska	.25
85	Handbook of Hawaii	.25

PUBLICATIONS NOT NUMBERED.

International American Conference Reports and Recommendations, including the Reports of the Plan of Arbitration, Reciprocity Treaties, Intercontinental Railway, Steamship Communication, Sanitary Regulations, Common Silver Coin, Patents and Trade-Marks, Weights and Measures, Port Dues, International Law, Extradition Treaties, International Bank, Memorial Tablet, Columbian Exposition—	
Octavo, bound in paper	.25
Octavo, bound in half morocco	1. 00
International American Conference Reports of Committees and Discussions thereon (revised under the direction of the Executive Committee by order of the Conference, adopted March 7, 1890), Vols. 1, 2, 3, and 4—	
Quarto edition, bound in paper, 4 vols	1. 00
Quarto edition, bound in cloth, 4 vols	3. 00
Code of Commercial Nomenclature, bound in cloth, in English, Spanish, and Portuguese. (Revised edition)	2. 50
Code of Commercial Nomenclature, 645 pages, bound in cloth, in Spanish, English, and Portuguese	2. 50
Code of Commercial Nomenclature, 640 pages, bound in cloth, in Portuguese, Spanish, and English	2. 50

REPRINTS OF PUBLICATIONS BOUND TOGETHER IN PAPER.

Vol. 1, Part 1.—First Annual Report, Handbook No. 3, and Breadstuffs in Latin-America	.30
Vol. 1, Part 2.—Mines and Mining Laws, Land and Immigration Laws, Commercial Information	.30
Vol. 2.—Handbooks of Argentine Republic, Haiti, Paraguay, Santo Domingo	.30
Vol. 3.—Handbooks of Honduras, Nicaragua, Salvador, Uruguay	.30
Vol. 4.—Handbooks of Bolivia, Ecuador, Peru	.30
Vol. 5, Part 1.—Tariffs: Argentine Republic, Brazil, Bolivia, British Possessions	.20
Vol. 5, Part 2.—Tariffs: Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, and Puerto Rico, Ecuador, Guatemala, Haiti, Honduras, Mexico, Nicaragua	.20
Vol. 5, Part 3.—Tariffs: Peru, Salvador, Santo Domingo, United States, Uruguay, Venezuela	.20
THE MONTHLY BULLETIN—FOUR VOLUMES—	
Bound in half Turkey-Morocco, per volume	2. 00
Yearly subscription	1. 00
Yearly subscription, foreign	1. 50
Single copies	.10

NOTE.—The publications of this Bureau are sent free of postage throughout the United States, Canada, Costa Rica, Guatemala, Mexico, Nicaragua, and Venezuela, and in these countries the Bulletin will be furnished to subscribers at $1.00 per annum.

Joseph P. Smith

Director.

MONTHLY BULLETIN

OF THE

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V. OCTOBER, 1897. No. 4

TRADE RELATIONS IN AMERICA. IV.*

MEXICO, CENTRAL AMERICA, AND THE WEST INDIES.

In the opening article of this series, attention was called to the development already attained in the trade relations of the United States with those of the Latin American countries which lie within comparatively easy reach of all sections of the United States by rail or steam. Mexico, Central America, and the West Indies, it was shown, are gravitating irresistibly toward their powerful northern neighbor, not only as a profitable customer for their products, but as an economical source of supply. Even British Honduras, the colony of a great European power, finds it profitable to trade with the United States rather than with the mother country. Her dependence upon the North American market is rapidly becoming well-nigh absolute. Already, the United States sells her almost twice as much as does Great Britain and more than all other countries combined. As yet, the British market continues to absorb the larger share of her products, but with the development of the trade in perishable fruits, which find a distributing point at

*The first article of this series was printed in the MONTHLY BULLETIN for July, 1897.

New Orleans, this condition also will probably be reversed. At present, logwood and mahogany form the bulk of the exports of the colony, but the low prices realized and the increased cost of production point inevitably to a falling off in these, the chief articles taken by Great Britain. Bananas and chicle, or chewing gum, are sent exclusively to the United States, and though the supply of the latter may be exhausted within a few years, there is a probability of steady growth in the immediate future in both staple exports to the United States.

It is interesting to note that the increased trade with the United States is attributed by United States Consul MORLAN, of Belize,* to improved transportation facilities—a fact which bears out what has been repeatedly urged in these articles—that one of the chief factors of trade development is better means of freight carriage by sea and land. "This increase," says Consul MORLAN, "has been greatly aided by the augmentation of the number of direct steamers connecting the colony with the United States, and which now consist of a weekly line to New Orleans and a fortnightly line to Mobile. The Atlas Line is now making this port one of its regular stations, and, with the "Tweedie" Line, gives us two regular lines to New York. The line to New Orleans is the only one flying the American flag, but the business and management of the other line may be said to be American. There is no doubt that the large and increasing trade of the United States with this section of the country is almost entirely owing to the numerous and rapid means of communication, and this is, I think, a strong argument in favor of subsidizing lines of American steamers to countries where direct lines of communication are lacking."

It is because the United States now enjoys such an admirable system of railway and steamship service with Mexico that the trade relations of the two countries have steadily grown, in spite of lingering prejudices and obstacles interposed by tariff laws and differences of language and of race. The geographical advantages are for the first time being effectively utilized. It is 2,500 miles from the City of Mexico to St. Louis by rail, and the same distance to San Francisco. The distances to Chicago, Indianapolis, Louisville, Detroit, Cincinnati, Cleveland, Buffalo, Pittsburg,

*See his annual report dated November 26, 1896, in Commercial Relations of the United States, Vol. I, p. 437.

Philadelphia, New York, and other important centers represent freight hauls which are reduced to a minimum of cost by close competition. The port of Vera Cruz is but 2,068 miles from New York by water; that of Tampico but 1,956 miles. Lines of commodious steamers travel regularly over these routes. Other steamers supply frequent communication with Galveston, New Orleans, Mobile, and other points along the Gulf Coast. It is nearly 6,000 miles from Vera Cruz and Tampico to Barcelona, Spain, and twenty-four days are consumed in reaching Liverpool by a circuitous route. It is evident, therefore, that the natural channels of trade are those between Mexico and the United States, and that, as those channels are developed and improved, the results to both countries must be proportionately great.

Recent statistics supplied by Mr. THOMAS T. CRITTENDEN, United States Consul-General at the City of Mexico,* show that, with comparatively little effort, the United States already supplies about one-half of the imports and receives three-fourths of the exports of Mexico. With steadily developing facilities of transportation, there can be no doubt, upon the most cursory survey of the products of the two countries, that this exchange can be vastly augmented. A prominent manufacturer of Cincinnati—Mr. CHARLES DAVIS, President of the Davis and Egan Machine Tool Company—brought out this fact most forcibly in an address which he made in the City of Mexico, while visiting it in the capacity of Chairman of a Committee from the National Association of Manufacturers.

"Mexico," he said, "is rich with products which our merchants desire to purchase, and our shops and factories stand ready to supply a thousand things that Mexico may put to use in the development of her wonderful resources. * * * The United States purchases extensively from foreign countries certain articles which, in the nature of things, can not be produced within the limits of our own country. Many of these commodities are natural products of Mexico, such as india rubber, the various gums of commerce, medicinal herbs, minerals, rare timbers, and dyewoods. Besides these natural products, we buy enormous quantities of coffee, tobacco, textile grasses, fruits, and nuts of all classes and qualities that are readily produced in Mexico."

*See Commercial Relations of the United States, 1895-96, Vol. I, p. 404.

"The following figures, taken from official customs reports for 1895, will prove the extent of our imports of the articles named and the small percentage purchased in Mexico:

Articles.	Other Countries.	From Mexico.
India rubber	$18, 300, 000	$55, 000
Gums	13, 300, 000	594, 000
Medicinal herbs and dyewoods	8, 200, 000	88, 000
Coffee	95, 000, 000	6, 000, 000
Tobacco	14, 700, 000	13, 000
Textile grasses	13, 300, 000	4, 300, 000
Fruits and nuts	16, 300, 000	117, 000
Total	178, 100, 000	11, 167, 000

"The foregoing table indicates that we are buying only six per cent of the articles named from Mexico. Here is ample evidence of opportunity for extending the sale of Mexican products in the United States, and it can not be doubted that your products of this character could be increased a hundred fold without testing the extent of your resources.

"As to what the United States has to offer Mexico," continued Mr. DAVIS, "at present the United States purchases sixty-five per cent of the products that Mexico offers for export. What do we send to Mexico in settlement for our purchases? Thirty-five per cent of our indebtedness is paid with the products of our shops and factories. The remaining indebtedness is paid in money. This is not because Mexico is without need of machinery and manufactured material of various kinds. It means simply that Mexico takes a great majority of her imports from European countries. It must be apparent that this unequal exchange causes much inconvenience and needless waste in commerce. Economy points naturally to reducing transportation on both money and material. If the merchants of Mexico have to their credit in the United States, as they do, an annual balance of some $17,000,000, why transport this money back to Mexico and thence to Europe in payment for merchandise that might be purchased in the United States? I ask the question, but I thoroughly understand the reasons for this condition of things. It is because you of Mexico are comparatively unacquainted with

the extent and merit of our products. Wherever American machinery has been placed in competition with that of Europe, the verdict has been in our favor. We are to-day selling to the miners of South Africa a large portion of the machinery used in the development of that region."

It is the special business of the Bureau of American Republics, the National Association of Manufacturers, the Philadelphia Museums, the St. Louis Spanish Club, the Export Associations of New York, and the various other organized agencies in the United States to acquaint the merchants and manufacturers of each country with the tempting opportunities of exchange, and no instrumentality is so effective an aid in this great work as the rapidly developing transportation facilities. The railroad not only carries goods, but spreads commercial information everywhere. It educates as well as enriches; it draws not only markets, but people, into closer and stronger ties. The same is true, in greater or less degree, of steamship and steamboat lines. Already, Mexico has over 7,000 miles of steam railroads, all built within the past thirty years. Her progress has been marvelous, and it will continue at an even more rapid pace as the benefits appear. To-day, one is able to reach the City of Mexico by one of three all-rail routes from New York, and to traverse all portions of the country; to-morrow there will scarcely be a corner of the Republic in which the whistle of the locomotive is unheard. To take full advantage of these facilities to bring about closer trade relations between the two countries is a duty so obvious that it would seem to be necessary only to mention it to the business men of the two Republics. The great valley of the Mississippi, in particular, should find here its golden key of trade. The possibilities of a continent beckon its people to a trade too long ignored or neglected.

If transportation enterprises are supplemented by a wise system of reciprocity, there will be no bounds to the development of mutually beneficial trade under the stimulus of closer intercourse and a better acquaintance. The tariffs of the two countries levy duties on the products of each, which afford the basis for advantageous concessions. The United States could well afford, in my judgment, to remit or modify taxes on Mexican hides, tobacco, ores, and fruits in exchange for the lowering of Mexican imposts

upon manufactured articles which Mexico does not produce, and there can be but little doubt that governments so friendly, and so keenly desirous of increased trade, the one with the other, will quickly agree upon some plan that will be heartily applauded by the masses of both countries. The able and progressive President of Mexico, Gen. PORFIRIO DIAZ, has frequently exhibited the friendliest spirit toward the United States, and is understood to be strongly inclined to some effective form of reciprocity. The administration of President MCKINLEY can be assumed to be equally interested in the removal of obstacles to trade development, for it is announced that the President will shortly issue a proclamation granting the same exemptions from discriminating duties to goods brought into the United States in Mexican vessels as those granted by Mexico to goods taken into Mexican ports in vessels of the United States. As Mexico has already repealed her discriminating duties upon goods imported in sailing vessels, and imposes no such duties upon goods arriving in steamers, President MCKINLEY's proposed action will undoubtedly promptly remove what now seems to be a threatening impediment to trade. If the same spirit should extend to an entire readjustment of the tariff relations of the two countries to each other, as it certainly does, there can hardly be any serious difficulty in reaching a permanent agreement for greater exchange upon terms alike just, honorable, liberal and highly satisfactory to all.

Substantially the same considerations apply to the Central American States. Not only is their trade with the United States constantly growing with the development of transportation, but instances are multiplying of late of a higher appreciation of the great advantages of a closer relation to the northern Republic. Announcement has just been made of a concession by Honduras to a syndicate of United States capitalists for the building of an interoceanic railroad across that country and the establishment of a line of steamships to ply along the Atlantic coast of Central America. President ZELAYA, of Nicaragua, is reported by the United States Consul at Managua, Mr. PAUL WIESIKE, as standing ready to welcome United States capital in the building of a railroad from the interior of Nicaragua to the Atlantic coast, and to grant it most favorable terms. The friendliness of Costa Rica toward the United States and the progressive spirit of that

Republic are well known. In recent years, the United States has outstripped Great Britain in the trade of Costa Rica, which, as recently as 1894, took a larger percentage of her imports from British manufacturers than from those of any other country. In every part of Central America, indeed, the enterprise, industry, and capital of the United States are forging ahead of all competitors. The time has come in the long-expected trade development when vigorous steps should be taken to remove every obstacle in its path. It is not a matter of speculation, but of fact, that the United States is at the dawn of an immense growth, if it but cares to develop it.

In the West Indies, with the single exception of Cuba, the conditions are even more favorable. The British Colonies send the United States over $11,000,000 worth of products and take nearly $10,000,000 worth of its food supplies and manufactured goods. Many of them are practically dependent upon the United States for the necessaries of life. Reciprocity would insure the sale to them of many articles of manufacture which they now buy in Europe. Cheaper transportation would still further swell the volume of trade. During the past two years, United States capital has invested largely in Santo Domingo, and the extension of its operations to the neighboring Republic of Haiti is probably but a question of time. Economic forces alone may be expected to compel a solution of the Cuban troubles, which will again bring that fertile island into close relation with the United States. Exhaustion must ultimately bring one or the other of the parties to the present struggle to terms, even should the United States, as is most unlikely, fail in its endeavors to effect an adjustment in the interest of humanity and the principles which all true Americans have ever had at heart. A step toward reciprocity has already been taken, even under the present conditions. Notwithstanding the frequently exhibited disinclination of the Spanish Government to make any concessions to the United States, the cable dispatches announce that a new customs tariff has been formed for Cuba, which reduces the duties upon nearly all goods imported from the United States.

The proximity of the United States to Mexico, Central America, and the West Indies would naturally suggest this vast and fertile field as the theater for the first great forward movement

of industry and trade. I have endeavored to show that results have already been achieved, with but partial and spasmodic effort, which point to illimitable consequences if the Government and the business interests of the United States cooperate intelligently and utilize natural advantages to their full capacity. The reciprocity provisions of the new tariff law provide President McKinley's administration with the means of removing obstacles and giving free current to the course of trade, which will no doubt be wisely employed. The manufacturers and exporters of the United States, so far as the countries here treated of are concerned, have only to improve upon their present efforts. The field is already partly occupied by them; they can easily advance their posts and make this region the base for extending their operations to cover the whole domain of Latin American trade. To succeed, it is necessary only that they should infuse into the undertaking the same liberality, enterprise, and "push" which have built up the great transportation lines, with their ramifying branches reaching into every corner of the Union, and study the wants of their Latin American customers as carefully as they study those of their customers at home.

Joseph P. Smith

THE FINANCIAL SITUATION IN BRAZIL.—I

The United States of Brazil occupy among the Republics of the world, in regard to extension of territory the second place, and in regard to population the third. In fact, before the acquisition of Alaska, which added 531,000 square miles to the 2,970,000 square miles which composed the area of the United States in 1868, the area of Brazil with its 3,209,878 square miles exceeded the area of the United States by 239,878 square miles. The area of Brazil is greater by 229,910 square miles than the European areas of the six great powers of Europe—Russia, Germany, Austria-Hungary, France, Great Britain, and Italy. With their estimated 75,000,000 of population the United States rank first, France with its 38,517,975 comes second, and Brazil with its 16,500,000 third.

Developing a coast on the Atlantic of 4,000 miles and bordering on all the South American Republics except Chile, closing their northern boundary in the limits of the English, Dutch, and French Guianas; served by a fluvial system of 50,000 miles of navigable waters, of which the Amazon and the Plata are the principal outlets; with diversified climates, lowlands and plateaus appropriate to the culture of all the products of the earth; stocked with minerals of all kinds, covered by immense forests of valuable timber; producing already seven-tenths of the coffee of the world, and four-fifths of the rubber, the United States of Brazil in their undeveloped condition await only capital and immigration to repeat in the southern half of our continent the magic progress of the United States of America.

Receiving with the Portuguese court in 1808 the advantages of becoming the center of the Portuguese administration; raised in 1815 to the dignity of a united kingdom with Portugal; independent since 1822, and a federal republic since 1889; with an experience of three quarters of a century of a constitutional government, of which sixty-seven years on the constitutional pattern of England, with a crown, a parliament, and a centralized administration, and the last eight years on the pattern of the United States under the presidential system; devoted by national temperament to the culture of the arts and sciences, and with a literature of their own which dates from colonial times, and numbers among their writers—poets, novelists, historians, philosophers, naturalists, publicists, and among their artists—sculptors, painters, actors, composers, and musicians, the United States of Brazil have a right to consider themselves at the head of the Latin civilization on our continent.

Such a country traversing at this moment a financial situation full of interest calls the attention of all the students of social science, and it is our purpose to present to the readers some data for the knowledge of its present financial condition, its difficulties, and possible remedies.

I.

PUBLIC DEBT.

In his annual report to the President of the Republic at the opening of the session of Congress this year, Mr. Bernardino de

Campos, Minister of the Treasury of Brazil, furnishes the following data about the public debt of the Republic.

At the end of 1896 the foreign consolidated debt of Brazil amounted to £35,261,700, instead of £35,706,700 at the end of 1895. There was an amortization during the last year of £445,000, by means of purchases in the open market, which entailed an expense of £319,538, representing about 71 per cent of the nominal value of the bonds.

The Brazilian Government has all the more reason to continue actively in the amortization of its foreign debt as the titles are depreciated and it realizes in their redemption at their present rate a considerable benefit.

The foreign debt is detailed as follows:

Loan of 1883, at 4½ per cent	£3, 528, 400
Loan of 1888, at 4½ per cent	5, 535, 300
Loan of 1889, at 4 per cent	18, 756, 000
Loan of 1895, at 5 per cent	7, 442, 000
Total	35, 261, 700

It is necessary to add to this sum the loan at 5 per cent of the West of Minas Railroad, for which the Government is responsible, and amounts to the nominal figure of £3,536,300. With this addition, the foreign debt reaches a total of £38,798,000, or at the rate of exchange of 27 pence per milreis, 344,872 contos in gold.

The internal consolidated debt is subdivided in debt in gold and debt in paper money.

The internal debt in gold is detailed as follows:

	Contos.
6 per cent loan of 1868	11, 782
4½ per cent loan of 1879	24, 679
4 per cent loan of 1889	18, 350
Bonds at 4 per cent (perpetual income) payable in gold	124, 655
Total	179, 466

The internal debt in paper money is detailed as follows:

	Contos.
Bonds at 4 per cent (perpetual income)	119
Bonds at 5 per cent (perpetual income)	364, 769
Loan at 5 per cent of 1895	104, 987
Total	469, 876

Reducing this debt in paper money to gold at the rate of exchange of 9 pence per milreis, the result is 156,585 contos in gold, or with the internal debt in gold, 336,051 contos in gold.

Adding together the two internal and foreign consolidated debts, we have

	Contos.
Foreign debt (£38,798,000)	344, 872
Internal debt	336, 051
Total in gold	680, 923

Or £76,000,000.

To these consolidated debts is to be added a floating debt, detailed as follows:

	Contos.
Debts previous to 1827 and not inscribed	136
Bonds of the treasury	5, 278
Funds of orphans	14, 412
Deposits belonging to absents, etc	3, 676
Deposits of savings banks	66, 246
Deposits belonging to montepio	570
Public deposits	6, 565
Various deposits	177, 532
Total	274, 415

Or at the rate of exchange of 9 pence per milreis 91,500 contos in gold, equivalent to £10,000,000.

Added to the foreign and internal consolidated debts, the floating debt raises the total of the public debt of Brazil to 772,423 contos in gold, or £86,000,000.

So far we have given the data for the public debt properly called; but it is necessary yet to consider the fiduciary circulation for the whole of which the Republic is responsible.

At the end of 1896 the paper money of the Government in circulation amounted to 371,641 contos, which added to the bank issue (340,714 contos), the responsibility of which the Government has assumed, represents a total circulation of 712,355 contos, equivalent, at the rate of exchange of 9 pence per milreis, to 237,450 contos in gold, or £26,600,000.

This fiduciary circulation increases the debt to the sum of 1,009,873 contos in gold or £112,660,000 or $547,527,600.

With a population of 16,500,000 the debt per capita is $33.18.

To this passive debt of the Republic of Brazil, we have to

oppose an active debt, the elements of which are not all easy to estimate in figures. The report of the Minister of the Treasury enumerates the following:

	Contos.
Railways of the Union, the lease of which is contemplated and the value of which is estimated in the report of 1896 at more than	500,000
Debt of the Republic of Uruguay	22,279
Debt of the Republic of Paraguay	138
Debt of the States of Bahia and Pernambuco for guaranty of interest paid for their railways, £1,871,568, or	23,782
Debt of the Bank of the Republic	180,000
Deposits of guaranties of the banks of issue	100,000
Total contos in paper money	826,199

These few items represent already 826,190 contos in paper money, or 275,399 contos in gold, that is, more than a fourth of the public debt of the country. Other values of the public domain, like lands, public buildings, and the telegraph lines, which all belong to the Government, as well as other Federal property, are not here estimated.

Salvador Mendonça

ARGENTINE REPUBLIC.

[2d supplement to No. 58.]

I.—DECREE OF APRIL 30, 1896, MODIFYING ART. 26 OF THE CUSTOMS LAW IN FORCE.

["*Boletin Oficial*" No. 835, of May 5, 1896.]

ART. 1.—At the time of authenticating general manifests of vessels, Argentine consuls shall not exact the designation of the weight and volume of every package, but they must exact that the shippers indicate, in every set of bills of lading, the weight or volume of each package according as the freight is paid, when relating to "*de Hacienda*" packages, and in other cases the weight and volume of the total shipment.

ART. 2.—The customs of the Republic can remit no goods when the bills of lading accompanying the customs declarations are not drawn up conformably to law and to the provisions of the present decree.

* * * * * * *

II.—DECREES OF MAY 21 AND JULY 1, 1896, CORRECTING ERRORS IN THE EVALUATION TARIFF IN FORCE.

["*Boletin oficial*" Nos 855 and 882, of May 30 and July 4, 1896.]

In virtue of the present Decrees, the Customs clearance of "*Hand bags,*" enumerated under Nos 1547 to 1551 of the Evaluation tariff in force, shall be effected by taking for a basis one dozen instead of one kilogramme; and the evaluation for "*Paints in tubes, including weight of tubes,*" mentioned in No 2281 of the same tariff, should be 6 pesos 30 centavos gold instead of 30 centavos.

III.—DECREE OF JULY 30, 1896, FIXING A TARE ALLOWANCE FOR IMPORTED COFFEE AND CHICORY.

["*Boletin oficial*" No 905, of August 1, 1896.]

In virtue of the present Decree, a tare allowance of 20 per cent is granted to coffee and chicory imported loose in cases.

COLOMBIA.

[4th supplement to No. 90, May, 1897.]

I.—MINISTERIAL DECISION DATED FEBRUARY 6, 1897, RECTIFYING AN OMISSION IN THE TEXT OF THE LAW No. 160, OF DECEMBER 28, 1896.

["*Diario oficial*" No. 10257, of February 9, 1897.]

In consequence of an omission in the text of the law No. 160, of December 28, 1896, published in the "*Diario oficial*" No. 10233, of January 12, 1897, the said law should be completed as follows:

The sole paragraph to Art. 4 shall read as follows:

"PARAGRAPH.—The dispositions of the present law shall not modify the ordinance of the ministry of finance, dated July 6, 1895, relative to the régime applicable under the tariff to the importation of articles destined to the electric enterprise mentioned in the said ordinance, such goods being, moreover, exempt from the surtax established in virtue of the present law."

II.—CIRCULAR OF THE MINISTRY OF FINANCE No. 27829, OF FEBRUARY 27, 1897, RELATIVE TO THE APPLICATION OF LAW No. 160, OF DECEMBER 28, 1896.

["*Diario oficial*" No. 10273, of February 27, 1897.]

The increase and decrease of import duties, as provided in Articles 1, 2, 3, and 4 of the law No. 160, of 1896,[1] shall commence to be applied on April 19, 1897,

[1] See 3d supplement to No. 90.

conformably to articles 205 of the Constitution and 61, 62, 64, and 65 of law No. 149, of 1888.

The increase referred to shall be computed on the duties established by law No. 36, of 1886,[1] without taking into account the modifications thereto, and the amount so obtoined shall be added to the duties as now leviable according to the said law No. 36 and subsequent modifications thereto, subject to complying with the stipulations of Article 4 of said law No. 160. To such total must be added the surtax of 25 % established in virtue of Article 1 of law No. 88, of 1886, and Article 1 of law No. 185, of 1896.

DISCOVERY OF COAL DEPOSITS.

Mr. C. F. Z. CARACRISTI reports the discovery of certain coal deposits in the vicinity of Cartagena. In speaking of these deposits, he says:

The coal fields are situated in the Department of Bolivar, Republic of Colombia, near the Sinu River, in what is known as the savannahs, eight to twelve miles distant from the Bay of Cispata on the seacoast. Approximate distances from adjacent cities are as follows: Cartagena, 48 miles; Barranquilla, 120 miles; Santa Marta, 168 miles; Colon, 240 miles; Port Limon, 410 miles; Jamaica, 480 miles; New York, 1,840 miles.

Mr. CARACRISTI states that the coal fields comprise an area of 215,000 acres, and he estimates that they contain 300,000,000 tons of coal. The entire territory is held, under a Spanish title or grant, by the San Andres Indians, an independent native tribe consisting of not more than 11,000 persons. These Indians are peaceable and industrious, cattle raising being their principal occupation; from 75,000 to 100,000 head being exported annually. Mr. CARACRISTI holds, in behalf of the company which he represents, a lease from the Indians of the coal lands described, for a term of forty-eight years.

Consul SMYTHE in speaking on this subject says:

The coal itself, a specimen of which has been placed in this office, appears to be of good quality. The thickness of the veins is from 1 foot to 10 feet clear. The layer formation is a sandstone of decomposed slate shales, shale, and slate in layers of from 1 inch to 1 foot in thickness.

Mr. CARACRISTI says the cost of getting out the coal will be as follows, per ton: Mining, 40 cents; handling, 20 cents; transporting to the sea, 60 cents; total, $1.20.

---

[1] See tariff No. 90.

Coal is also found on the coast below Cispata Bay. This is of a good quality, anthracite and bituminous. As this latter deposit is at a considerable distance from the principal Colombian ports, it is not considered advisable to work it for the present.

CHILE.

NEW MINISTRY.

The ministry of President ERRÁZURIZ, as now constituted, is as follows:

Minister of the Interior, Señor VALDÉS CUEVAS.
Minister of War and Navy, Señor PALACIOS ZAJALS.
Minister of Finance, Señor ELÍAS FERNANDEZ ALBANO.
Minister of Justice and Public Instruction, Señor DOMINGO AMUNATEGUI RIVERA.
Minister of Industry and Public Works, Señor DOMINGO TORO HERRERA.
Minister of the Exterior, Señor SILVA CRUZ.

It is stated on good authority that the majority of the new ministry have announced themselves as being in favor of the speedy completion of the Chilean section of the Transandine railway. This important measure will at once be brought to the consideration of the Chilean congress.

COSTA RICA.

TRADE AND COMMERCE IN 1896.

The following facts relating to the trade and commerce of Costa Rica for the year 1896 are taken from a recent report to the British Foreign Office:

COFFEE.

The price of coffee, the staple product, the position of which consequently so largely affects the general trade of the country, was well maintained. The crop, though not a large one, was quite up to the average of the last few years, and rather larger than in 1895.

WOODS.

There was a large increase in the shipments of wood (cedar and fustic), a special impetus having been given to this branch of trade by the high price of cedar in the foreign markets.

BANANAS.

There have been no fresh developments in the banana trade, the number of bunches exported being almost the same as in 1895. The attempt of the Matina Banana Company to export their own fruit was a failure, every shipment, with one or two exceptions, leaving a heavy loss, so that in August last they abandoned the experiment. The Tropical Trading and Transport Company, Limited, buys and exports all the fruit, having taken over the business, together with several banana plantations and large tracts of land, from Mr. MINOR C. KEITH. The company receives the fruit at the side of the railway track, and during the past year has paid the growers 25 cents American gold per bunch for firsts and 12½ cents for seconds.

IMPORT TRADE.

As regards the import trade, I gather from conversations with members of the leading firms, that although not quite so good as 1895, the year has on the whole been a very satisfactory one. All, however, agree that for the first half of the year business was far better than the second.

During the last six months sales were more difficult, competition keener, prices lower, and the margin of profit consequently smaller.

CUSTOMS.

In March last some special rules were published regulating the admission of commercial travelers' samples. On their arrival a minute examination is made by the customs officers of the samples, and an exact note of the contents taken. The owner, on depositing the value of the duties, is then allowed to take away his samples. If the samples are returned to the custom-house for reshipment within sixty days, and are found to be exactly in accord with the note taken both as to quantity and quality, the amount of duties deposited is returned. If not returned within sixty days, or if there is any article missing or changed as to quality, the deposit of duties is forfeited.

A modification has been made this year, too, in the regulations relating to the time which merchandise may be left in bond, the limit having been reduced from one year to four months, goods not withdrawn from the customs warehouse within that time being sold at public auction. Notice of sale, giving the marks and numbers of the packages, and a description of the contents, must, however, be published in the Official Gazette fifteen days before the date fixed for the auction.

The effects of the decree of June 1, 1895, exempting from duties all fixed and rolling material for the construction of tramways and light railways on the estates on the Atlantic slopes, have been prolonged to October 21, 1898.

SHIPPING AND NAVIGATION.

I have very little to report under this head.

There has been an increase in the tonnage of vessels calling at Limon of nearly 38,000 tons. The weekly service of the Banana Steamship Company has been given up, the service of steamers being brought to an end when the banana company gave up exporting their fruit.

On the other hand, the steamers of the Italian company "La Veloce," of Genoa, bringing cargo from Italian and Spanish ports, call once a month at Limon, with an extra steamer every other month.

With these two exceptions the service of steamers remains the same as given in my last report.

The steamer tonnage which touched at Puntarenas shows no increase, but the tonnage of the sailing vessels was nearly double that of 1895. This is accounted for by the brisk condition of the timber trade, the greater number of the sailing vessels having arrived in ballast to load wood.

There has been no change in the service of steamers to this port, the only line whose steamers call regularly being the Pacific Mail.

WAGES.

The rates of wages ruling here now are as follows:

Carpenters and masons, from $2.50 to $5 per day, according to their efficiency (from 4s. 6d. to 9s. per day).

Ordinary navvies and farm laborers, $1.50 (2s. 6d.).

PACIFIC RAILWAY.

The preliminary survey authorized by Congress, as mentioned in my last report, has been carried out by a commission under the direction of Mr. Albert Gonzalez, chief of the road department of public works.

This survey, which occupied six months, was concluded in October, and the report of the commission, together with their estimate of the cost of the construction of the line, was submitted to Congress in November by the minister of public works.

A plan showing the route recommended by the commission accompanied the report.

The minister in his note to Congress, submitting for their consideration the report and suggestions of the commission, strongly advises the adoption of the route proposed therein.

He states that the executive, in view of the important interests in Puntarenas, had instructed the commission to direct their surveys with the object, if possible, of terminating the line at that port, but after a careful study of the question, they were convinced that from all points of view, Tivives, a point halfway between Pital, the port recommended by the special commission (referred to in my last report), and Puntarenas, possessed the greatest advantages.

Summing up the arguments in favor of this place, he concludes: "It therefore appears that by making Tivives the terminus of the line on the Pacific, the construction will cost less by $1,000,000 than if taken to Puntarenas, $2,000,000 less than if taken to Caldera, and $500,000 less than if taken to Pital. This in respect of the cost of the work, but as regards other conditions, such as the length of the line, easy gradients, facilities for construction and maintenance of the permanent way, no other route can compare with that to Tivives."

Tivives is not a natural harbor, but according to the report it could be made into a good port by the expenditure of $1,500,000, equal to about £133,000.

The estimate of the cost of the construction of the line is $5,022,579, equal to about £453,400.

Congress approved the report and suggestions of the commission, and decreed that the construction of the line should be proceeded with, and the route proposed by the commission, terminating at the port of Tivives, in the Gulf of Nicoya, adopted.

The decree further empowers the executive to make any contracts they may consider necessary for the construction of the said railway, and for any works for the improvement of the port, the terminus of the line. All such contracts, however, are subject to the approval of Congress.

INCOME AND EXPENDITURE.

The finance minister's statement for the year ending March 31, 1896, shows:

	Amount.	
	Currency.	Sterling.
Total receipts for the year	$6, 528, 975	£567, 737
Total expenditure for the year	6, 187, 927	538, 080
Surplus	341, 048	29, 657

The budget estimates for 1896-97 are:

	Amount.	
	Currency.	Sterling.
Income	$6, 491, 177	£564, 450
Expenditure	6, 186, 060	537, 918

The decree approving these budget estimates provides that the surplus shall be applied preferably to establishing the new national money, to the construction of the Pacific Railway, and other works of acknowledged public utility.

The currency amounts I have this year converted into sterling at the exchange of $11.50 to the £1.

Comparative table of the principal exports for the years 1895 and 1896.

Article.	1895.			1896.		
	Quantity.	Value.		Quantity.	Value.	
		Currency.	Sterling.		Currency.	Sterling.
Coffee.....bags..	189,228	$10,415,507	£853,730	197.531	$10,178,040	£885,047
Bananas.bunches.	1,577,084	1,513,878	124,088	1,418,199	1.333,107	115,922
Mahogany..logs..	504	9,809	805	367	3,531	307
Cedar.....do...	21,333	163,065	13,366	53,163	487,358	42,379
Fustic.....kilos..	9,703,014	116,310	9 529	14,365,980	143,659	12,492
Rosewood ..do...	.....	.....	.....	643,942	7,897	687

Table of coffee exported during the year 1896.

Country.	Bags.	Weight.	Value.	
			Currency.	Sterling.
		Kilograms.		
Great Britain	110, 477	6, 481, 538	$5, 636, 120	£490, 098
United States	44, 448	2, 674, 282	2, 325, 480	202, 216
Germany	33, 886	2, 027, 730	1, 763, 240	153, 325
France	4, 306	254, 606	221, 400	19, 252
Other countries	4, 414	266, 584	231, 800	20, 156
Total	197, 531	11, 704, 740	10, 178, 040	885, 047

ECUADOR.

The information given below relative to Quito, its trade, commercial resources, means of communication, etc., is taken from a recent official report:

Owing to its peculiar situation, Quito is almost wholly deprived of any share in the direct import trade of Ecuador. With the exception of two French firms, all merchants here are entirely at the mercy of quasi-independent factors at Guayaquil, through whom they may order supplies at an excessive cost.

SOURCES OF IMPORTS.

Quito imports from Great Britain, cotton goods and hardware; from Germany, woolens, drugs, chemicals (principally aniline dyes), cased lager beer, and jewelry; from France, silks, wearing apparel, hats, and gloves; from Spain, wines, common fowling pieces, and cheap underwear; from the United States, kerosene, patent medicines, hardware, watches, and clocks.

EXPORTS.

There are no exports worth mentioning from Quito, but upon completion of the projected railroad and with cheap freights the possibilities in this direction can not be overestimated. Until recently a large quantity of lard was sent to Guayaquil for consumption coastwise, but of late, owing to the production of a cheaper article at that port and the competition of the cotton-seed product imported there from the United States, the trade has been entirely ruined.

OCTROI DUES.

As bearing upon the subject of "Expensive charges of middlemen and freight," and in connection with such imports as wine, spirits, and beer I can not do better than quote the octroi dues now leviable at Quito, which are:

	Cents.
Wine:	
Per case of 1 dozen	40
Per case of 2 dozen	80
Peruvian grape spirits:	
Per barrel	80
Beer:	
Per case of 1 dozen	40
Per case of 2 dozen	80

AGRICULTURE.

Ecuador is essentially an agricultural country. A great quantity of wheat, barley, maize, pease, lentils, beans, and potatoes is grown in the immediate vicinity of Quito. Formerly much was ungarnered or thrown away, but of late years, owing to an increase of population or a decrease in the area laid under cultivation—I have been unable to ascertain which—such is no longer the case.

HOPS.

Up to the present the lager beer, of excellent quality, manufactured in Ecuador has been brewed from malt and hops imported from San Francisco. The present minister of agriculture, recognizing the great disadvantages under which brewers labor, owing to their having to import the prime material from abroad, has ordered 200 plants of *H. lupulus* from Germany, in the hope of acclimatizing this plant. Should the experiment succeed it is likely that beer will supplant cane rum and maize chicha as a national beverage, since malt may be prepared at a minimum cost. It is proposed to plant the hops at Ambato (8,000 to 9,000 feet altitude), which botanists have declared to be the most likely spot to yield the desired result.

FLOUR MILLS.

There are several flour mills moved by the Machangara, which runs through Quito, and the flour is supplied to the consumer at 5 sucres per Spanish quintal, or approximately 12s. per hundredweight. There is a mill of French construction at Ambato, which turns out a grade of flour unexcelled even by the California product, and this flour retails at 16s. 8d. per hundredweight.

CATTLE RANCHES.

Great attention—such as is compatible with the abnormal conditions of an Ecuadorian farm—is paid to cattle rearing, but there is a sad deficiency in scientific methods of treating either animals or crops. With regard to the cattle ranchers here, their panacea consists of profuse bleeding, no matter what disease—glanders, farcy, or what not—may present itself; consequently, many valuable cattle are ruined through their ignorance. Besides this factor in the reduction of herds, I may mention that a large number are destroyed annually by the puma, the so-called American lion.

As a rule a cattle ranch will contain from 1,000 to 3,000 head, but where attached to the ranch is one of those cold, bleak "paramos" (wildernesses), where it is difficult to retain thorough control over the wandering herds, they will increase to 7,000 or 10,000, many of which may be classed as "wild cattle." The poor brutes are turned out to shift for themselves, year in and year out, and many perish from cold, pumas, or, as stated, the ignorant veterinary practices of the herdsman. Only once a year do they claim his attention, on which occasion the best-conditioned beasts are corralled and delivered over to the slaughterer.

Prices of Live Stock.

	£	Price. s.	d.
Horses (ordinary hacks), each	8	0	0
Mules (good, riding), each	25	0	0
Oxen, each	2	16	0
Milch cows, each	2	10	0
Pigs, each	0	5	0
Sheep, each	0	1	8

MEANS OF COMMUNICATION.

According to the report, the journey between Guayaquil and Quito may be accomplished in six days by easy stages. From Guayaquil small American-built river steamers convey the traveler to Babahoya. From there the trip is made on mule back. Barring the inconvenience resulting from the rarefied atmosphere of the mountain altitudes, the journey is attended by no serious drawbacks. The monotony and weariness are relieved by the mountain scenery of the Andes, the snow-capped peaks of Chimborazo and other famous mountains being plainly in view.

The whole cost per individual from Guayaquil to Quito ranges from $35 to $37.50, including one pack mule and provender. The best period for making the travel is from July to September.

MEXICO.

RAILROAD FROM CHIHUAHUA TO THE PACIFIC COAST.

The Mexican Government has officially promulgated a concession for a railroad from Chihuahua, Mexico, to the Pacific Coast. Messrs. Alfred A. Spendlove and E. C. Creel are empowered to construct a railway to start from the city of Chihuahua, or from a point on the Mexican Central Railroad south of Chihuahua, and to extend in a westerly direction to a point on the Pacific Coast in the State of Sonora.

Within one year from April 13, 1897, the concessionaires must submit to the Department of Communications the plans for the first section of 200 kilometers. The subsequent plans shall be presented in sections of at least 25 kilometers, and in such manner that the construction may not be retarded for lack of plans.

Construction shall begin as soon as the Department of Communications has approved the plans, and within two years 200 kilometers must have been completed.

Subsequent construction shall proceed at the rate of 100 kilometers annually, and the entire road, with its telegraph line, must be completed within seven years from April 13, 1897. Construction work may begin at either end of the line. A telegraph line shall be built for the exclusive service of the road. The company, with the consent of the Department of Communications, may build a terminal of the road on the Pacific—piers, wharves, and warehouses for the handling of merchandise,—and may charge for their use by the public a moderate schedule of rates, to be submitted for approval to the Department of Communications.

The plans for the wharves and other structures shall also be submitted for the approval of the same department.

To aid the construction of the line, the Government agrees to pay to the company a subvention subject to certain conditions.

The subsidized length of the line is 600 kilometers.

LAW REGARDING ARCHÆOLOGICAL MONUMENTS, ETC.

The Mexican Government has issued an Executive decree looking to the protection and preservation of the archæological monuments of the country, and prohibiting the exportation of Mexican antiquities, idols, or manuscripts, without legal authority.

In the decree archæological monuments are defined to be ruins of cities, Casas Grandes, troglodyte habitations, fortifications, palaces, temples, pyramids, sculptured rocks or those with inscriptions, and, in general, all edifices, which under any circumstances, may be of interest in the study of the civilization and history of the ancient inhabitants of Mexico.

The decree provides for the making of a complete chart of the archæological features of the country. The destruction or injury of such monuments is constituted an offense against the law, and is punishable by imprisonment and fine.

Article 6 of the decree is as follows:

> Mexican antiquities, manuscripts, idols, amulets, and other objects or chattels which may be found of interest for the study of the civilization and history of the aborigines, and ancient settlers of America and especially of Mexico, can not be exported without legal authority.

NICARAGUA.

LIST OF MINES, THEIR VALUE AND LOCATION.

In a communication addressed to the Department of State, dated May 10, PAUL WIESIKE, United States consul at Managua, incloses the following list of mines in Nicaragua.

By a recent Executive decree all material necessary for mining purposes are admitted free of duty.

Mines in Nicaragua.

Mines and owners.	Value of mines.	Total value of property.	Location and post-office address.
San Francisco Mining Syndicate.	$750, 965	.....	San Luis, Department Léon.
Felber, Frederico	900	.....	San José de Aniláli.
Calderón, Erasmo	30, 000	.....	Somato, Nueva Segovia.
Compañia Mineria San Juan	2, 500	$8, 500	Jiraro, Nueva Segovia.
Compañia Mineria Del Golfo	9, 500	29, 500	Do.
Ganero, Rodolfo	3, 500	5, 730	Do.
Randales, Ramón	15, 000	24, 300	Do.
Avendaño, Dolores	5, 000	6, 100	Granada.
Etienne & Wells	20, 000	41, 700	Do.
Edo. Feullebais & Cia	2, 000	9, 800	Do.
Gonzales, Augustin	3, 000	7, 418	Do.
Guerrero, Benicio	5, 000	23, 075	Do.
Chambers, J. C., depository of J. Rogers.	50, 000	55, 710	Libertad.
Johns, Frank	6, 000	.....	Chontales.
Jiménez, Rosario	1, 500	3, 325	Do.
Jarguesson, H	8, 000	.....	Do.
Kauffmann, Frederico	3, 500	.....	Do.
Testamentaria de Miguel Lotz	18, 000	31, 140	Do.
Meynard, Emilio	25, 000	.....	Do.
Carhiarotti, Pietro	10, 000	44, 412	Do.
Vyver, F	9, 600	.....	Do.
Whitford, Manuél	1, 000	5, 527	Do.

In a recent dispatch from San Juan del Norte, Consul THOMAS O'HARA advises the Department of State that the steamers of the Royal Mail Steam Packet Company, which have hitherto made regular stops at that port, have discontinued the service. By an arrangement the Atlas Steamship Company's steamers will in future make regular semimonthly calls at San Juan del Norte.

The consul reports the total value of the shipments from that port to Europe for the fiscal year ended June 30, 1896, to have been $516,267.93, in United States currency.

On June 5, 1897, a contract was signed between an authorized representative of the Nicaraguan Government and the Atlas Steamship Company, whereby the exclusive right, for thirty years, is given to the above-named company for the navigation of the

Silico Lagoon. The company also has the exclusive right for the same period to construct and operate tramways and railways along the bank of the San Juan River. The Government binds itself for the same length of time not to grant subsidies to any other steamship line navigating Lake Nicaragua. The Atlas Steamship Company is an English corporation.

The contract is, in most respects, similar to the one which Mr. PELLAS has had with the Government since 1894, and it is indeed the successor, by virtue of purchase of the vessels and other property from Mr. PELLAS.

In his dispatch Consul O'HARA states that the Atlas Company will probably build two or three new boats for the San Juan River and one for the lake, and he suggests that American builders might do well to make an effort to obtain the contracts.

The representatives of the company in the United States are Messrs. PIM, FORWOOD & KELLOCK, 24 State street, New York.

PERU.

The following information regarding the commercial and industrial conditions existing in Peru is taken from a general report upon that country for 1896, made to the British Foreign Office by Consul ALFRED ST. JOHN:

Imports.

From—	Value.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
Great Britain	6, 289, 386	5, 893, 204	4, 350, 972	4, 115, 213
Germany	2, 865, 760	2, 642, 484	1, 957, 938	1, 800, 105
Chile	2, 497, 000	2, 383, 000	1, 470, 450	1, 479, 820
France	1, 576, 587	1, 389, 398	1, 033, 356	1, 028, 803
United States	1, 323, 876	1, 124, 905	837, 562	802, 106
Italy	445, 624	413, 232	293, 691	298, 352
Brazil	440, 880	443, 152	483, 820	485, 139
Belgium	468, 971	687, 988	489, 485	411, 522
China	539, 273	447, 677	326, 322	308, 649
Ecuador	92, 799	86, 476	54, 389	57, 612
Spain	109, 612	89, 508	54, 387	61, 728
Australia	49, 801	143, 392	108, 774	92, 592
India	48, 782	248, 452	217, 548	102, 880
Uruguay	217	1, 711	.....	94, 900
Argentina	2, 171	895	6, 526	3, 096
Other countries	250, 600	326, 581	50, 049	601, 119
Total	17, 001, 339	16, 322, 055	11, 735, 269	11, 743, 636

Exports.

To—	Value.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
Great Britain	5, 811, 973	10, 601, 366	9, 425, 900	6, 660, 000
Chile	5, 207, 090	2, 551, 000	3, 402, 549	3, 537, 930
Germany	1, 111, 454	1, 232, 762	1, 028, 280	768, 000
Colombia	706, 340	1, 539, 579	1, 371, 040	840, 000
France	534, 235	580, 449	531, 278	372, 600
Ecuador	813, 979	502, 274	514, 140	360, 000
Central America	686, 400	257, 280	250, 070	120, 000
United States	278, 016	1, 029, 284	908, 314	1, 014, 000
Brazil	269, 415	303, 716	335, 636	369, 099
Italy	3, 663	55, 620	47, 986	33, 606
Belgium	26, 474	272	171	.....
Uruguay	340	28, 646	.....	.....
Argentina	1, 315	.....	.....	.....
Other countries	1, 206, 454	1, 286, 879	1, 269, 281	683, 400
Total	16, 657, 148	19, 969, 127	19, 084, 645	14, 758, 635

Boring, carpenters,' and builders' tools are now imported from the United States in much larger quantities than was the case formerly. Merchants in Peru prefer applying to the United States for these articles, on account of neatness of make, cheapness, and mode of packing. Hand plows are also imported from the United States, as it appears that the British manufacturer is either unable or unwilling to make the kind of plow which is in demand in this country. Steel sheets of inferior quality, but which answer the purpose for which they are required, are now imported from the United States at a lower price than is paid for iron sheets from England. Door locks are an important article, but English locks sent to this country are said to be old-fashioned and dearer than American, German, and French locks of the same pattern. The American lock appears to be well finished, at all events it is well varnished, while the English article has certainly a most wretched appearance.

It has already been mentioned that the mode of packing is a matter to which importance is attached. There can be no doubt whatever that tools and hardware imported into Peru from the United States and Germany are better packed than English goods. It would seem an easy matter to bestow more care upon such trifling details, if it be true that the success or loss of a particular trade may often turn on an immaterial circumstance.

English beers are seldom imported now, as they are too strong and cost much more than the light German and Norwegian beers which are so greatly in demand in Peru. Thirty years ago large consignments of Bass's, Alsop's, and Tennant's ales were imported and no German beers were imported. Now it is the contrary. No English ales are imported in any quantity. Dublin and London stout comes in, but the orders are insignificant. It is certainly remarkable that British brewers can not produce the kind of beer which is wanted in South America by those who do not object to pay a high price for foreign beer.

It may, perhaps, be useful to point out that all machinery imported for agricultural or mining purposes, or for factories, foundries, and such like industries, is free of duty. It would be more correct to say that "machines" are free, rather than "machinery," for the wording of the tariff is "maquinas," not "maquinaria;" and to be exempt from duty they must be imported entire (though not necessarily pieced together), as separate parts of machines when imported alone are liable to import duty.

SUGAR.

Sugar is the chief product of Peru, but the production has ceased to have the great importance it had formerly. The most prosperous period was from 1873 to 1878, when the annual production was about 100,000 tons, worth over £2,000,000. Sugar cane is cultivated on the coast of Peru from latitude 3° to 18°. In almost all the valleys comprised within that zone cane fields are met with. According to a good authority, the total yield in 1894 of the sugar-producing departments was as follows:

Department of—	Quantity.	Department of—	Quantity.
	Tons.		*Tons.*
Piura	300	Ica	2, 700
Lambayeque	10, 000	Arequipa	1, 400
Libertad	22, 750	Tacna	250
Ancachs	4, 200		
Lima	31, 000	Total	72, 600

The actual superficies under cultivation is computed at about 90,000 acres, but if the grazing grounds and other lands belonging to the estates be taken into consideration it is estimated that the total area devoted to the sugar industry is twice as large.

There are 62 sugar mills and 21 employed in the manufacture of concrete and chancaca. Several foreign sugar estates companies have been formed. These are not regarded with favor, on the ground that they absorb an industry which hitherto was almost exclusively in the hands of the Peruvians, but, as a matter of fact, many an estate has been saved from utter ruin by being taken in hand by these companies. The most important are those denominated Cartavio, in the valley of Chicama near Trujillo; the Peruvian Sugar Estates Company near Chimbote, both of which are registered in London; Casa Grande, a German company, and Roma, an Italian undertaking, which are also situated in the valley of Chicama. The whole amount of capital invested in the sugar industry, including lands, machinery, and working capital, is estimated at about £3,500,000. The number of laborers and others engaged in this industry is said to be 24,000. In the central region of Peru sugar cane is grown in some of the deep and hot ravines, but the production is limited to the requirements of the local market, which are necessarily small. In the interior prices vary greatly. On the coast a quintal of sugar is worth only 10s., but in Huanuco it is sold for £1, in Ayacucho for £2, and in Cuzco for as much as £2, 10s. The area under cultivation is small. The laborers are predial Indians, who are paid in kind; that is to say, in coca and spirits. Free laborers receive about 40 cents a day.

The total annual yield of the region is estimated at about 1,730 tons, much of which is used for the distillation of raw spirits.

In the tropical or eastern region small patches of sugar cane are found in many parts of those boundless territories, but owing to the sparse population living there and the impossibility of disposing of the product, the yield is insignificant. It is estimated at about 360 tons. Therefore the total production of Peru may be stated as follows:

	Quantity.
	Tons.
Coast region	72, 600
Central region	1, 730
Tropical region	360
Total	74, 690

From a report received from Mr. DALMAU, acting British vice-consul at Salaverry, it appears that the production in 1895 of the famous valleys of Chicama and Santa Catalina was as follows:

Articles.	Quantity.
	Tons.
Sugar	27,034
Concrete	1,532

Mr. DALMAU estimated the production for 1896 at—

Articles.	Quantity.
	Tons.
Sugar	30,000
Concrete	2,000

Three conditions are required to improve the sugar industry of Peru—better machinery, and therefore a larger capital, more scientific methods, and a larger supply of labor. Both the Chinese and negro laborers are gradually becoming extinct and are difficult to replace, inasmuch as the inhabitants in the interior are unwilling to work on the coast, where they frequently become consumptive. The labor question is, indeed, the most important problem of all to be solved.

MINING.

There are 3,475 mining claims on the official list, including metals of all kinds (principally silver) and petroleum, though nothing like this total number is being worked. Each claim pays a half-yearly tax of 15 soles. The proceeds of this tax is paid over to the Lima School of Mines. With the exception of gold and silver in bars, metals and also coin are exempt from export duty. The total value of minerals exported from Peru is about 7,000,000 soles per annum, which is about double what it was five years ago. Much of this increase is due to the introduction of the system called "lixiviation."

A national mining society (Sociedad Nacional de Mineria) has lately been founded in Lima to represent and promote its

mining interests. Having a semi-official standing, such as a chamber of commerce possesses, it will prove to be a useful medium for the discussion of grievances and all matters of mining interest with the Government.

GOLD.

The auriferous deposits of Peru are in all probability of great importance, but the gold industry has been neglected hitherto. Some of the districts where the richest gold-bearing quartz veins or alluvia are found are very difficult of access at present. In the Amazonian region gold is found in many and well-known places, but the climate, want of labor, and unfriendliness of the Indian tribes are some of the chief obstacles which one encounters.

In Sir CHARLES E. MANSFIELD'S report, published in the year 1890, in the Miscellaneous Series (No. 167), the chief auriferous deposits of Peru are indicated. This interesting paper, which was compiled from the most reliable sources, contains nearly all the information available upon this important subject.

The information given hereunder is the substance of a statement drawn up purposely for insertion in this report by Mr. E. J. PREW, an English engineer who has just returned from Carabaya. His description, no doubt, contains the most recent and most reliable information upon the subject:

It may be useful to preface my remarks upon the subject by indicating how to reach the gold districts.

The following statement of distances may be relied upon as being fairly accurate:

Places.	Time (day).	Distance.
		Miles.
By railway:		
Mollendo–Arequipa	1	107½
Arequipa–Juliaca	1	189
Juliaca–Santa Rosa	1	82
On mule back:		
Santa Rosa–Nuñoa	1	18
Nuñoa–Palca		10
Palca–Macusani	1	27
Macusani–Coaza	1	42
Coaza–Saco	1	15
On foot:		
Saco–Sachapata	½	12
Sachapata–Tambo Pata	1	2
Tambo Pata–Tambo Pampa		
Tambo Pampa–Coquini		
Coquini–River Inambari	½	.....

From the river Inambari any point in the Carabaya district can be reached. Traffic from this point is also on foot. The actual time needed, when once on the road, is given above, but it is very seldom that one would go through without remaining a few days at some of the principal stopping places; in fact, it is absolutely necessary to do this in order to make arrangements for Indian carriers and guides who have to carry the goods and necessaries from these places, as it is impossible to get anything of this kind farther in. Speaking generally, the roads are not bad until Saco, although in places they are far from good. The altitude varies from 4,336 meters (14,092 feet) in Macusani to 3,783 meters (12,294 feet) in Coaza, and about the same in Saco.

The climate is exceedingly good, the rainfall is heavy, but fevers are unknown, although it really is a tropical climate. The temperature varies from about 70° F. in the evenings to 90° F. in the shade in the daytime and 130° F. in the sun. This is an average, but, of course, there are exceptional times when it is colder and warmer.

Nearly every known class of wood grows, such as ironwood, walnut, mahogany, and several kinds of soft woods, but on account of having no sawing machinery it is of little value as planks, though in case of necessity these are sawed out by hand, but it serves admirably as props for the mines and posts and frameworks for the houses. Most of the latter are only huts, with no floor except earth, and are usually "lean-to"s, with framework of posts or palms. It is seldom that the fronts or sides are covered, but good roofs of palm leaves are used to keep out the rain. It is surprising, however, how comfortable these huts can be made. Other houses are built up off the ground on posts, but these are usually for people of means or owners of mines.

Animal life may be said to be scarce, though more can be heard than seen of it in the thick forest. The most plentiful of birds is the parrot, which is seen of every shade and color; and of animals, the monkey. Over the mountain roads to Inambari there are vicuña, alpaca, deer, biscachos, partridges, ducks, etc.

The natives, known as "Chunchos," are seldom seen. They are perfectly uncivilized, and in many instances parties have been surprised and killed by them; their weapons are bows and arrows made of ironwood. It is presumed that as civilization enters these parts the "Chunchos," or Indians, will retire further into the interior.

PETROLEUM.

The petroleum industry in the north of Peru originated some thirty years ago, oil having been discovered by drilling for water on the Mancora estate, near Payta. During that period six different undertakings have been started, but so far without giving satisfactory results. Two kerosene factories exist on this coast. The kerosene produced gives a dull light, smokes, and can not bear comparison with American kerosene, which fetches from 8 to 9 soles the case, while the former has to be sold at from 2 soles

(50 cents) to 3 soles the case of 10 gallons, and only serves for street lighting. From £4,000,000 to £5,000,000 have been spent on the several undertakings without producing in any single case a fair return. Hundreds of wells have been sunk, some resulting in flowing, others in pumping wells, oil being found at a depth varying from 250 to 600 feet, but all have run dry after a very short flow. Experts from the United States have carefully examined the land north and south of Payta and have given it as their opinion that, in spite of abundant surface indications all over the district, no oil of any importance is likely to be found.

INDIA RUBBER.

India rubber is the principal product exported from the Amazonian region of Peru. According to statistics published here by a financial paper, the quantity exported in 1894 was 1,294 tons, valued at £179,437, but according to Mr. RHIND's report on the production, commerce, and finances of the States of Amazonas and Pará for 1895, the quantity of the rubber exported from Peru through Pará during that year was only 783 tons, valued at about £145,000. No doubt Mr. RHIND's statement is the correct one. Of late a considerable decrease in the export of this product appears to have taken place, as in 1890 as much as 1,163 tons were exported via Pará.

COTTON.

Mr. Vice-Consul BLACKER reports as follows:

The cultivation of cotton in the department of Piura is entirely dependent on the floodings of the rivers Chira and Piura, which act on a verys mall scale as the River Nile in Egypt before its waters were controlled by artificial means.

Floods of any importance only take place at intervals of from six to seven years, when every available acre of ground is planted by its owner with cotton, and when the plants have once taken root their tap root will follow the moisture produced by the flood as it gradually retires from the surface to a depth of 12 to 15 feet until it strikes the moisture produced by filterings from the river's natural level. The plants produce two crops per year, in June and December, and continue yielding two crops until the next flood may take place, when they are cut down and new ones planted in their place. The Piura cotton is of a long staple and qualified as rough in comparison with the American short-staple soft cotton, and is used both in England and the United States for mixing with woolen fabrics, and generally fetches about double the price of American cotton.

The cultivation of cotton by artificial irrigation has been tried and failed, owing in a great measure to the insecurity of the river banks, which are subject to be cut away and the river to change its course to a considerable extent in twenty-four hours. Several schemes have proved unsuccessful owing to these circumstances. The bed of the river is sandy, the top soil in general not deep, hence it easily gets saturated by the floods and is carried off at a short notice by the river and a useless bank left in its place.

The cotton exported from Peru in 1895 has been estimated at 5,500 tons, valued at £118,000.

COFFEE.

The production of coffee is increasing, and bids fair to become one of Peru's staple articles. The great coffee-producing district is composed of the Chanchamayo, Perené, Paucarbambo, and Rio Colorado valleys, which are all connected by paths with the village of La Merced, the most eastern inhabited spot in that part of Peru. The fall in the value of this product during 1896 caused naturally some misgivings among the producers; however, this alarm does not appear to rest on a well-founded basis, for the coffee they produce being of an excellent quality a rise may take place at any time. The chief difficulties are means of transport and labor, both of which are undoubtedly serious drawbacks. During the year 1895 the total quantity of coffee exported from Peru was about 1,066 tons, The exports from the Huanuco and Chanchamayo districts in 1896 amounted to 704 tons. The production during 1896 must have been at least equal to that of 1895, but it is not yet known how many tons were exported from Pacasmayo, Pisco, and Salaverry during last year.

WOOL TRADE.

A Peruvian newspaper has published statistics in order to show that the wool trade was declining, and called on the Government to investigate the cause of this alleged falling off in one of the most important branches of national production. Considerable trouble has been taken to procure data from private sources in order to ascertain whether there were any grounds for this statement, but the information which has been procured, and which is absolutely accurate, shows that there is none. For the last fifteen years the exportation of alpaca has averaged about 30,000 bales, weighing from 350 to 400 pounds each, a year. The whole of the shipments

go to Great Britain. It has not been possible to obtain similar information respecting sheep's wool, but it is not believed that any diminution in the exports has taken place during the last few years.

COCAINE.

There are ten cocaine factories in Peru—five in Huanuco, one in the Monzon district, one in the Puzuzo district, two in Lima, and one in Calláo.

Of late the production of this valuable alkaloid is said to have decreased. This decrease is accounted for by the fact that its extraction is cheaper abroad, as is proved by the increase of the exports of coca leaves.

The following table shows the quantity and values of cocaine exported from 1891 to 1895:

Year.	Quantity.	Value.
	Kilos.	
1890	1, 730	£346, 000
1891	3, 215	643, 000
1892	4, 550	910, 000
1893	2, 357	471, 800
1894	4, 716	943, 200
1895	3, 407	600, 940

The quantity and value of coca leaves exported from 1891 to 1894 were the following:

Year.	Quantity.	Value.
	Kilos.	
1891	128, 543	£241, 473
1892	388, 465	574, 396
1893	390, 955	707, 792
1894	372, 360	706, 586

MAIZE.

Maize is extensively grown in Peru, where it is the article of food of the Indian population, which is estimated at nearly 2,000,000. The best kind is raised in the mountain region. In fact, the maize obtained from Urubamba, in the department of Cuzco, is famous, and has been exhibited in Europe. The Arequipa maize is also of excellent quality. In the province of Chancay, where this plant is used for fattening pigs, and in the valley of Arequipa, guano is used for its cultivation.

SALT.

The importation of salt into Peru is now prohibited. A duty of 5 cents per kilogram was imposed in 1896 on native salt used for domestic purposes, and of 1 cent if for manufacturing purposes, in which case it is rendered unfit for culinary uses. The State reserves to itself the privilege of exporting that article. The proceeds of this onerous tax are to be devoted to the fund which is collected for the purpose of paying to Chile the amount stipulated in the treaty of peace between Peru and Chile in the event of the provinces of Tacna and Arica being restored to the former Republic. The levying of this tax has been resisted by the Indian population in some districts of the department of Ayacucho. Serious disturbances have occurred in consequence.

According to an official statement the quantity of salt exported annually is about 6,000 tons, and the annual home consumption is about 35,000 tons.

VINEYARDS.

This branch of cultivation is acquiring considerable importance in Peru. The vine is cultivated in the department of Lima on a small scale, but in the departments of Ica and Moquequa there are large vine-clad areas.

The muscatel grapes are extensively cultivated in the latter department, and from their juice a highly-appreciated liquor, known as "Italia," is made. An inferior liquor, known as "Pisco," is largely drunk. These spirits are usually conveyed in amphora-shaped earthen vessels. "Italia" is exported to the neighboring republics and small consignments have been sent to Europe. At first it is not relished, but those who care for spirits take to it easily after a short trial. It has a delicate aroma which is quite peculiar to it, and it is quite possible that when it becomes better known in Europe a taste for it may be acquired.

Red and white wines are also made in this country, and their consumption is fairly large. They are cheap enough, but the red wines as a rule are decidedly of an inferior quality. They are too acid. The white wines are quite drinkable, but susceptible of great improvement. In fact, all red wines made from grapes grown on the South Pacific Coast are either too acid or too heavy

from excess of alcohol, while some of the white wines can be classified as fairly good ones.

The duty on foreign wines being excessive, the bulk of the wine-drinking population must content themselves with acid wine. Bolivia has perceived the advantage of allowing her inhabitants to drink good wines, and reduced the duty on French wines to a very insignificant figure. The result is that at La Paz good wines at a reasonable cost can be obtained, while in Peru a good bottle of wine is a luxury confined to the wealthy classes. It would be well if this country adopted the same policy as Bolivia in this case. The producers of acid wine would naturally complain of this interference with their industry, but the public at large would appreciate it.

WHEAT.

Forty thousand tons of wheat are imported from Chile yearly. Canadian wheat is said to be superior to that of Chile, but the freight from Chile by sailing vessel, which is as low as 4 soles per ton, as well as the nature of the currency in which the produce is paid for, viz, gold dollars worth only about 17½d., do not allow any room for competition at present. Moreover, a reciprocal commercial arrangement between Chile and Peru concerning the admission of their respective produce free of duty has often been talked of as one of the means whereby the two countries might adjust some of their differences. In spite of the apparently insurmountable difficulties the establishment of a line between Canada and this part of the world and changes in other conditions might at a future time afford an opportunity of competing with Chilean wheat, and, therefore, this matter should not be lost sight of.

OPIUM.

It is singular that, notwithstanding the fact that the numbers of the Chinese residing in Peru are decreasing rapidly, the consumption of opium appears to be increasing. The only explanation is that the contraband trade which is known to be carried on in that commodity has been checked to some extent. The subjoined table shows the number of kilograms imported from 1887 to 1892:

Year.	Quantity.	Year.	Quantity.
	Kilos.		*Kilos.*
1887	15,284	1890	31,865
1888	24,474	1891	24,120
1889	19,391	1892	30,683

INSURANCE COMPANIES.

The Congress of 1895 passed a law prohibiting insurance companies to carry on their business in Peru unless 30 per cent of the capital employed in this country was deposited in bonds, cash, or shares in a company of good standing. Before the passing of this law all the foreign insurance companies having agencies in Lima petitioned Congress praying that the bill which was then under discussion might not become law, but their petition was unheeded. Whereupon twenty-eight companies, of which twenty were British, withdrew their agencies.

NATIONAL MANUFACTURES AND COOLY LABOR.

There are only a few manufactures in the country which deserve to be mentioned. One of the most important is the factory of the Peruvian Cotton Manufacturing Company, of Vitarte, near Lima. In 1895 the production was 2,750,000 yards. There is a cloth manufactory in Lima which is said to be doing a good business, but the annual output is unknown. There are also textile factories at Ica and Arequipa.

There are several breweries in Peru. There is one in Lima belonging to an English company, which is doing business on a large scale.

There are also biscuit, soap, match, and sundry other factories in the capital.

UNITED STATES.

TRADE WITH LATIN-AMERICA.

MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement, from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, WORTHINGTON C. FORD, Chief, showing the trade between United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of July, 1897, corrected to September 2, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any

one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for July, for example, are not published until some time early in August. It is hoped, however, that with the special cooperation of the Bureau of Statistics the MONTHLY BULLETIN will be enabled to furnish its readers every month with the figures of leading articles in the Latin-American trade in advance of their official publication by the United States Treasury.

Imports and Exports, July, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Logwood (tons), imported from—				
Central America				
Mexico	43	$1, 390	557	$17, 657
British West Indies	225	4, 380	1, 144	19, 009
Cuba				
Other West Indies	2, 352	47, 926	988	16, 379
Coal, bituminous (tons)—				
Mexico	5, 480	12, 062	10, 719	21, 358
Cocoa, etc. (pounds)—				
Central America				
British West Indies	644, 201	64, 393	325, 061	33, 241
Other West Indies	56, 745	4, 132	145, 032	13, 562
Brazil	95, 014	9, 389	108, 270	10, 748
Other South America	1, 182, 070	107, 558	1, 377, 124	133, 288
Coffee (pounds)—				
Central America	1, 238, 126	190, 152	3, 444, 231	492, 607
Mexico	941, 484	167, 105	1, 340, 615	172, 507
West Indies	292, 697	40, 154	295, 128	36, 226
Brazil	27, 740, 220	3, 503, 583	32, 385, 694	2, 439, 266
Other South America	7, 152, 483	1, 066, 704	6, 589, 257	909, 319
Cotton, unmanufactured (pounds)—				
South America	42, 082	4, 764	96, 483	11, 364
Fibers:				
Sisal grass (tons)—				
Mexico	3, 857	245, 358	5, 052	322, 716
Bananas:				
Central American States		145, 300		132, 040
British West Indies		144, 979		231, 267
Cuba		103, 413		
South America		58, 498		76, 391
Hawaiian Islands		8, 419		3, 781
Oranges:				
Mexico		3, 937		683
British West Indies		110		223
Cuba				
Hides and skins (pounds)—				
Central America	112, 942	14, 013	129, 161	17, 323
Mexico	617, 596	68, 359	948, 279	114, 246
West Indies	293, 962	24, 622	736, 798	63, 320
South America	2, 255, 163	440, 386	3, 228, 475	544, 585

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
India rubber, crude (pounds)—				
Central America	88, 713	$33, 068	52, 209	$21, 892
Mexico	12, 951	4, 349	8, 682	2, 760
West Indies	2, 431	916	.....	.....
Brazil	825, 230	321, 235	1, 788, 872	841, 276
Other South America	101, 697	40, 619	56, 690	22, 768
Lead, pigs, bars, etc. (pounds)—				
Mexico	15, 122, 573	144, 896	227, 724	5, 490
Sugar:				
Not above No. 16 Dutch standard (pounds)—				
Central America	.....	.....	.....	.....
Mexico	552, 811	7, 355	59, 225	523
West Indies:				
British	29, 506, 537	584, 478	16, 939, 427	300, 203
Cuba	.....	.....	4, 072, 389	82, 501
Other West Indies	71, 201, 076	1, 498, 802	11, 208, 282	205, 803
Brazil	2, 727, 252	42, 214	.....	.....
Other South America	35, 638, 340	678, 955	21, 672, 819	447, 944
Tobacco, leaf (pounds):				
Mexico	25, 046	7, 421	54, 081	18, 101
Cuba	262, 498	108, 626	141, 527	184, 191
Wood, mahogany (M feet):				
Central America	516	13, 823	9	740
Mexico	965	34, 603	367	17, 678
Cuba	14	600	.....	.....
Other West Indies	.....	.....	2	184
South America	4	175	10	778
Wools (pounds)—				
South America—				
Class 1	233, 212	16, 230	836, 166	91, 860
Class 2	.....	.....	80, 564	9, 391
Class 3	899, 982	91, 562	764, 817	67, 142

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES.

Agricultural implements:				
Exported to—				
Central American States and British Honduras	.....	$1, 292	.....	$463
Mexico	.....	9, 920	.....	10, 245
Santo Domingo	.....	191	.....	170
Cuba	.....	402	.....	1, 056
Puerto Rico	.....	.....	.....	120
Other West Indies and Bermuda	.....	692	.....	321
Argentina	.....	24, 764	.....	28, 479
Brazil	.....	566	.....	993
Colombia	.....	930	.....	493
Other South America	.....	7, 044	.....	10, 315
Books, maps, engravings, and other printed matter:				
Central American States and British Honduras	.....	3, 380	.....	1, 688

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Books, maps, engravings, and other printed matter—Continued.				
Mexico		$10, 227		$15, 652
Santo Domingo		67		37
Cuba		7, 136		487
Puerto Rico		68		69
Other West Indies and Bermuda		1, 656		1, 682
Argentina		1, 137		316
Brazil		3, 630		21, 380
Colombia		4, 685		600
Other South America		7, 155		2, 171
Breadstuffs:				
Corn (bushels)—				
Central American States and British Honduras	9, 174	4, 262	15, 504	8, 307
Mexico	358, 715	142, 213	83, 496	28, 326
Santo Domingo	18	12	105	40
Cuba	101, 098	39, 269	20, 923	7, 713
Puerto Rico				
Other West Indies and Bermuda	60, 955	26, 013	64, 538	23, 182
South America	2, 740	1, 052	10, 612	4, 097
Wheat (bushels)—				
Central American States and British Honduras	9, 771	7, 172	5, 350	4, 861
Mexico				
West Indies and Bermuda	45	38	112	106
South America	140	94	379, 892	310, 288
Wheat flour (barrels)—				
Central American States and British Honduras	29, 475	105, 900	16, 070	70, 293
Mexico	1, 604	5, 576	1, 499	5, 884
Santo Domingo	2, 154	8, 178	3, 836	17, 933
Cuba	15, 205	53, 368	8, 390	38, 433
Puerto Rico	5, 020	17, 756	16, 200	69, 740
Other West Indies and Bermuda	84, 693	304, 605	69, 578	288, 375
Brazil	78, 778	314, 242	48, 530	219, 849
Colombia	15, 389	60, 430	12, 705	54, 270
Other South America	35, 405	121, 024	28, 986	121, 033
Carriages, c rs, other vehicles, and parts of:				
Central American States and British Honduras		16, 861		2, 258
Mexico		100, 060		83, 926
Santo Domingo		798		1, 671
Cuba		335		336
Puerto Rico		290		41
Other West Indies and Bermuda		10, 241		6, 221
Argentina		6, 407		2, 050
Brazil		10, 655		5, 393
Colombia		2, 001		1, 007
Other South America		3, 414		8, 816
Cycles, and parts of:				
Central American States and British Honduras		1, 748		880
Mexico		7, 265		8, 276
Santo Domingo		15		275

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cycles, and parts of—Continued.				
Cuba	.....	$695	.....	$1, 197
Puerto Rico	.....	238	.....	170
Other West Indies and Bermuda	.....	3, 469	.....	7, 441
Argentina	.....	291	.....	2, 893
Brazil	.....	2, 527	.....	.....
Colombia	.....	2, 801	.....	1, 536
Other South America	.....	5, 440	.....	2, 533
Coal (tons):				
Central American States and British Honduras	221	960	226	967
Mexico	17, 734	57, 508	27, 041	88, 832
Santo Domingo	377	1, 671	16	105
Cuba	18, 917	46, 820	9, 087	21, 338
Puerto Rico	1	6	4	27
Other West Indies and Bermuda	10, 198	24, 947	4, 697	12, 743
Brazil	.....	.....	3, 493	19, 212
Colombia	.....	.....	3, 650	8, 168
Other South America	107	401	498	1, 198
Cotton, and manufactures of cloth—				
Central American States and British Honduras	957, 555	49, 415	895, 219	48, 612
Mexico	528, 545	33, 367	546, 384	34, 019
Santo Domingo	219, 953	10, 669	155, 514	7, 459
Cuba	4, 050	689	10, 368	1, 366
Puerto Rico	10, 730	811	1, 700	228
Other West Indies and Bermuda	983, 328	53, 634	1, 025, 288	54, 495
Argentina	362, 148	31, 139	258, 904	10, 754
Brazil	707, 863	54, 054	671, 716	41, 764
Colombia	570, 078	28, 059	346, 654	19, 401
Other South America	1, 873, 006	100, 416	1, 652, 010	77, 381
Other manufactures—				
Wearing apparel:				
Central American States and British Honduras	.....	25, 878	.....	20, 911
Mexico	.....	21, 552	.....	20, 867
Santo Domingo	.....	3, 772	.....	657
Cuba	.....	5, 486	.....	660
Puerto Rico	.....	73	.....	142
Other West Indies and Bermuda	.....	7, 477	.....	7, 352
Argentina	.....	4, 152	.....	1, 108
Brazil	.....	9, 200	.....	5, 321
Colombia	.....	2, 977	.....	3, 816
Other South America	.....	4, 865	.....	3, 210
Iron and steel, and manufactures of:				
Builders' hardware and saws and tools—				
Central American States and British Honduras	.....	15, 365	.....	6, 445
Mexico	.....	126, 055	.....	84, 484
Santo Domingo	.....	1, 578	.....	959
Cuba	.....	5, 902	.....	7, 672
Puerto Rico	.....	109	.....	843
Other West Indies and Bermuda	.....	5, 745	.....	4, 105
Argentina	.....	15, 820	.....	11, 495

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and steel, and manufactures of—Continued.				
Builders' hardware and saws and tools—Continued.				
Brazil		$21, 964		$11, 319
Colombia		9, 977		9, 494
Other South America		22, 999		21, 362
Sewing machines, and parts of—				
Central American States and British Honduras		5, 097		4, 605
Mexico		10, 204		15, 891
Santo Domingo		240		39
Cuba		511		400
Puerto Rico		193		544
Other West Indies and Bermuda		2, 706		2, 091
Argentina		269		437
Brazil		13, 316		8, 600
Colombia		11, 577		7, 774
Other South America		9, 564		11, 336
Typewriting machines, and parts of:				
Central American States and British Honduras		193		50
Mexico		4, 783		2, 566
Santo Domingo				
Cuba		250		
Puerto Rico				
Other West Indies and Bermuda		801		336
Argentina		1, 171		131
Brazil		189		676
Colombia		545		468
Other South America		359		478
Leather, sole (pounds):				
West Indies and Bermuda	2, 854	599	4, 079	741
South America	1, 106	194	400	83
Leather, other:				
Central American States and British Honduras		420		
Mexico		2, 356		885
Santo Domingo		41		
Cuba		13		513
Puerto Rico		230		12
Other West Indies and Bermuda		1, 000		496
Argentina				
Brazil		4, 239		4, 850
Colombia		185		296
Other South America		491		728
Naval stores (barrels):				
Central American States and British Honduras	1, 125	2, 891	397	1, 061
Mexico	327	1, 002	471	1, 067
Santo Domingo	286	811	353	695
Cuba	554	1, 128	194	353
Puerto Rico	6	11	23	44
Other West Indies and Bermuda	295	706	500	1, 038
Argentina	210	409	200	400

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Naval stores (barrels)—Continued.				
Brazil	6,454	$12,851	9,223	$19,358
Colombia	1,355	2,679	401	831
Other South America	4,969	10,166	2,207	4,626
Turpentine, spirits of (gallons)—				
Central American States and British Honduras	1,041	334	222	72
Mexico	560	168	341	105
Santo Domingo	65	19	117	47
Cuba	5,053	1,387	4,036	1,193
Puerto Rico	390	122	90	28
Other West Indies and Bermuda	1,690	542	1,543	480
Argentina	35,800	10,395	24,230	7,974
Brazil	7,140	1,796	13,300	4,181
Colombia	840	314	276	95
Other South America	21,265	6,404	15,915	5,111
Oils:				
Mineral, crude, including all natural oils, without regard to gravity (gallons)—				
Mexico	797,756	41,806	787,496	30,979
Cuba	629,370	37,616	142,000	9,900
Puerto Rico	110,711	10,328	150,000	13,635
Total	13,879,825	671,679	9,928,536	424,303
Mineral, refined or manufactured, not including residuum (galls.)—				
Central American States and British Honduras	161,755	18,128	51,040	6,884
Mexico	54,285	10,897	71,113	13,589
Santo Domingo	15,003	1,794	162,839	12,709
Cuba	3,693	655	5,605	718
Puerto Rico	4,102	643	21,870	2,484
Other West Indies and Bermuda	350,189	35,953	288,167	24,988
Argentina	1,176,380	123,332	220,492	23,012
Brazil	1,145,010	106,803	1,808,632	137,585
Colombia	114,849	12,238	51,556	5,662
Other South America	1,052,762	118,281	472,761	48,619
Vegetable—				
Cotton-seed oil (gallons)—				
Central American States and British Honduras	2,805	796	114	41
Mexico	144,198	27,307	195,604	36,959
Santo Domingo	3,787	1,259	5,431	1,557
Cuba			1,523	427
Puerto Rico			100	30
Other West Indies and Bermuda	78,720	22,002	64,472	16,982
Argentina	2,676	900	1,239	353
Brazil	58,180	16,170	67,995	19,298
Other South America	25,147	7,656	14,317	4,915
Paraffin and paraffin wax (pounds):				
Central American States and British Honduras	48,840	2,986	23,775	1,236

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Paraffin and paraffin wax (pounds)—Continued.				
Mexico	131, 126	$7, 591	137, 000	$7, 029
West Indies and Bermuda	.....	.....	8, 038	283
Brazil	28, 435	1, 715	17, 313	875
Other South America	18, 400	786	590	25
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Meat products—				
Beef products—				
Canned (pounds)—				
Central American States and British Honduras	16, 866	1, 881	25, 793	2, 969
Mexico	13, 370	1, 463	11, 286	1, 411
Santo Domingo	.....	.....	.....	.....
Cuba	1, 824	127	300	23
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Other West Indies and Bermuda	37, 702	2, 868	36, 604	3, 256
Argentina	.....	.....	1, 800	240
Brazil	20, 000	1, 636	3, 360	272
Colombia	5, 420	404	9, 602	817
Other South America	23, 288	1, 805	8, 858	887
Salted or pickled, and other cured (pounds)—				
Central American States and British Honduras	50, 346	2, 323	56, 650	2, 718
Mexico	200	8	.....	.....
Santo Domingo	6, 800	241	2, 900	119
Cuba	3, 400	131	6, 600	300
Puerto Rico	400	16	4, 600	235
Other West Indies and Bermuda	841, 306	38, 863	529, 815	25, 219
Brazil	4, 700	223	1, 200	52
Colombia	20, 050	857	17, 250	779
Other South America	641, 415	28, 427	198, 500	9, 656
Tallow (pounds)—				
Central American States and British Honduras	346, 461	15, 749	173, 096	7, 292
Mexico	129, 637	5, 096	68, 228	2, 856
Santo Domingo	93, 000	3, 604	110, 603	4, 062
Cuba	95, 938	3, 368	21, 250	650
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Other West Indies and Bermuda	69, 476	2, 713	211, 617	8, 190
Brazil	3, 200	154	90, 836	4, 190
Colombia	19, 470	1, 072	37, 786	1, 645
Other South America	50, 411	1, 893	10, 722	426
Hog products—				
Bacon (pounds)—				
Central American States and British Honduras	19, 924	1, 263	32, 993	2, 325
Mexico	9, 016	923	11, 241	906
Santo Domingo	785	41	1, 750	103
Cuba	405, 160	24, 309	1, 195, 261	70, 316

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Hog products—Continued.				
Bacon (pounds)—Continued.				
Puerto Rico	8, 271	$495	22, 436	$1, 239
Other West Indies and Bermuda	27, 566	2, 019	37, 523	2, 903
Brazil	1, 341, 860	89, 401	1, 695, 195	102, 979
Colombia	1, 302	74	1, 541	127
Other South America	36, 119	2, 217	26, 264	1, 970
Hams (pounds)—				
Central American States and British Honduras	30, 301	3, 149	29, 835	3, 040
Mexico	20, 288	2, 336	13, 316	1, 540
Santo Domingo	3, 835	406	3, 125	361
Cuba	323, 421	30, 054	229, 136	23, 822
Puerto Rico	31, 895	3, 257	50, 866	4, 620
Other West Indies and Bermuda	126, 109	12, 751	82, 932	7, 713
Brazil	2, 200	230	44	6
Colombia	12, 534	1, 061	16, 631	1, 298
Other South America	62, 560	6, 551	53, 209	6, 100
Pork (pounds)—				
Central American States and British Honduras	139, 350	5, 712	97, 875	4, 392
Santo Domingo	9, 700	424	3, 100	157
Cuba	26, 000	968	45, 600	2, 319
Puerto Rico	132, 200	5, 797	348, 000	15, 247
Other West Indies and Bermuda	2, 763, 450	127, 218	1, 735, 050	76, 362
Brazil	2, 400	133	5, 000	209
Colombia	11, 000	494	10, 900	548
Other South America	508, 800	23, 403	250, 000	11, 098
Lard (pounds)—				
Central American States and British Honduras	276, 434	14, 558	272, 079	13, 059
Mexico	384, 407	19, 011	363, 244	16, 645
Santo Domingo	34, 537	1, 924	32, 598	1, 673
Cuba	2, 369, 734	126, 679	2, 583, 523	116, 509
Puerto Rico	128, 231	6, 424	218, 175	12, 378
Other West Indies and Bermuda	775, 896	44, 595	572, 899	32, 591
Argentina	1, 276	75	2, 232	140
Brazil	836, 245	48, 001	1, 436, 340	78, 781
Colombia	321, 096	19, 170	2, 098, 176	13, 289
Other South America	1, 056, 133	59, 107	999, 888	54, 484
Oleo and oleomargarine (pounds)—				
Central American States and British Honduras			1, 220	103
Mexico	600	60		
Other West Indies and Bermuda	272, 610	27, 637	103, 850	9, 441
Colombia	5, 496	543	7, 230	630
Other South America	66, 500	7, 550	20, 700	2, 288

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Dairy products—				
Butter (pounds)—				
Central American States and British Honduras	25,604	$4,211	29,688	$4,497
Mexico	19,019	3,049	19,599	3,227
Santo Domingo	4,765	691	3,710	495
Cuba	3,935	704	2,768	394
Puerto Rico	.....	.....	6,930	841
Other West Indies and Bermuda	157,060	22,993	124,036	18,413
Brazil	27,160	3,801	36,921	4,876
Colombia	12,047	1,539	15,419	1,987
Other South America	57,571	7,495	69,348	9,065
Cheese (pounds)—				
Central American States and British Honduras	12,072	1,308	15,328	1,733
Mexico	9,707	1,093	8,690	985
Santo Domingo	2,360	190	1,623	200
Cuba	2,460	464	10,510	1,407
Puerto Rico	.....	.....	770	92
Other West Indies and Bermuda	66,380	7,382	73,383	7,577
Brazil	400	39	.....	.....
Colombia	6,366	780	9,689	1,140
Other South America	15,167	1,756	11,619	1,374
Seeds, all kinds:				
Central American States and British Honduras	.....	716	.....	201
Mexico	.....	1,468	.....	296
Santo Domingo	.....	.....	.....	133
Cuba	.....	421	.....	187
Puerto Rico	.....	140	.....	.....
Other West Indies and Bermuda	.....	222	.....	171
Argentina	.....	.....	.....	2
Brazil	.....	.....	.....	11
Colombia	.....	621	.....	137
Other South America	.....	226	.....	106
Sugar, refined (pounds)—				
Central American States and British Honduras	153,499	7,098	104,616	4,847
Mexico	15,978	898	22,262	1,083
Santo Domingo	200	10	3,774	174
Other West Indies and Bermuda	205,242	10,691	110,649	5,653
Colombia	99,829	4,909	45,897	2,258
Other South America	5,642	285	11,188	679
Tobacco:				
Unmanufactured (pounds)—				
Central American States and British Honduras	17,397	2,043	5,480	542
Mexico	136,733	11,303	269,404	17,011
West Indies and Bermuda	294,117	26,979	238,354	23,649
Argentina	10,000	800	.....	.....

Imports and Exports, July, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and Countries.	July.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco—Continued.				
Unmanufactured—Continued.				
Colombia	3,433	$438	1,300	$132
Other South America	123,163	9,691	171,853	13,997
Tobacco, and manufactures of:				
Central American States and British Honduras		7,762		994
Mexico		2,954		757
Cuba		2,578		16,800
Other West Indies and Bermuda		18,800		14,388
Argentina		3,445		
Brazil				
Colombia		308		100
Other South America		4,545		4,573
Wood, and manufactures of:				
Timber and unmanufactured wood—				
Central American States and British Honduras		17,299		3,341
Mexico		36,423		16,187
Cuba		274		875
Other West Indies and Bermuda		336		101
Argentina		758		461
Brazil		9,144		480
Colombia		200		1,831
Other South America		1,010		15,015
Lumber (M feet)—				
Central American States and British Honduras	911	11,738	384	4,940
Mexico	5,905	95,288	5,340	68,776
Santo Domingo	215	2,359	437	5,516
Cuba	2,260	22,263	2,510	25,173
Puerto Rico	884	11,670	418	4,524
Other West Indies and Bermuda	3,361	51,167	3,801	56,029
Argentina	6,777	88,677	5,438	59,228
Brazil	6,821	79,223	4,804	64,256
Colombia	91	1,911	399	5,321
Other South America	3,768	57,294	4,532	50,911
Furniture, not elsewhere specified—				
Central American States and British Honduras		15,574		10,759
Mexico		11,011		10,962
Santo Domingo		1,455		2,193
Cuba		1,718		1,674
Puerto Rico		3,170		455
Other West Indies and Bermuda		11,735		10,056
Argentina		2,800		592
Brazil		5,150		1,783
Colombia		4,597		2,225
Other South America		14,047		5,536
Wool, and manufactures of:				
Wool, raw (pounds)—				
Mexico	286,258	21,190		

URUGUAY.

TRADE AND COMMERCE FOR THE YEARS 1895 AND 1896.

From an official report to the British Foreign Office on the subject of the trade and commerce of Uruguay the following extracts are taken:

FOREIGN TRADE.

The total amount of the foreign trade of the Republic of Uruguay for the year 1895 was £12,325,478, of which sum the imports represented £5,401,299, and the exports £6,924,179.

The imports for the year 1895 show an increase over those given for the year 1894 of £337,391, while the exports are less by £220,374.

By comparing, however, the totals of the foreign trade of the country for the years 1894 and 1895, we find an increase for the latter year of £117,017. It may also be said that there has been a gradual increase in the foreign trade of Uruguay during the last five years, which will be seen by the figures given in the table (Annex A). These figures are the official values of all goods cleared by the custom-houses of the Republic during those years.

EXPORTS.

The exports of the country, with, perhaps, the exception of charque (salt dried beef) and Liebig's extract of beef, consist mainly of the raw material, such as wool, hides, sheep skins, hair, and other rural products; grain also is now being exported to some extent, and may assume important proportions in the near future. Paucity of farm laborers, however, is at present the great drawback to the development of agriculture here, and unless immigration comes to the rescue agriculture must be retarded for some time.

CHARQUE.

The number of cattle slaughtered by the dry-salting establishments of the Republic in 1895, however, was greater than in the previous year, and reached 869,500 head. During the year 1894 the number of cattle killed for the same purpose was 846,100. The increase must be attributed to the larger amount of liquid meat that is now being manufactured and exported. The total value of charque made during 1895 was £1,047,132, and that for the previous year was £1,216,813.

IMPORTS.

Great Britain holds the lead in the import trade of this country, and she imports to-day three times as much as any other country.

In the exports, however, this is not the case, as she is only third in the list of countries trading with Uruguay. France comes first, then Brazil. The

last-named country takes most of the charque (on which her negro population is fed) and France most of the wool.

FOREIGN IMMIGRATION.

Other countries have, it is true, increased their trade and commerce with Uruguay during the last few years, but it must be borne in mind that Italian, Spanish, and in a less degree, French and German immigration has brought into the country the tastes and requirements of these nationalities. Houses of business of the above countries have therefore sprung up on all sides, and they import freely what they know their countrymen require. But they deal chiefly in articles which do not interfere with British trade.

It must not be supposed that these foreign houses confine themselves to importing wares from their own countries, for many of them now import goods direct from Great Britain when unable to obtain on as advantageous terms the article they require from their own country.

PROJECTED PORT OF MONTEVIDEO.

For some years past the Uruguayan government has contemplated building an artificial commercial port in Montevideo. It now seems as if the realization of the scheme may possibly take place, provided anyone can be found to accept the concession and to find the means and undertake the construction. The preliminary studies and plans have been intrusted to Messrs. LUTHER & Co., a German house of constructing engineers, which they have carried out with considerable skill; these have been reported on at length by M. GUERRARD, a French, and M. KUMMER, a German engineer. They have also modified the original LUTHER plans and scheme considerably

Several constructing engineers of note, of various nationalities, have also tendered proposals for constructing the port of Montevideo besides Messrs. LUTHER & Co., but apparently the latter have had the preference, and their modified plans have been preferred by the commission appointed by the Uruguayan Government, and the future port will probably be constructed on the lines proposed by them.

With but slight variations the various schemes which have been presented to the Government hinge on more or less the same principle, viz, breakwaters and inner basins.

It is computed that to carry out any one of the schemes that have been presented would involve an outlay of between £2,500,000 and £3,000,000.

The future, it would appear, seems to point to the construction of vessels of large tonnage, and consequently of deep draft. Montevideo would, therefore, be placed in a more advantageous position than she is at present, provided she has a port adequate to the requirements of the future.

It is well known that vessels drawing over 23 feet run considerable risks of grounding in navigating the Plate up to Buenos Ayres; therefore, should the projected port of Montevideo offer a safe harbor and dock advantages for large vessels, the future and object of the port of Montevideo would be secured.

From the lengthy report of Messrs. GUERRARD and KUMMER on the projected

port of Messrs. Luther & Co. I have endeavored to epitomize a description within a reasonable reading compass.

The proposed port may be described roughly as follows:

The first breakwater starts from the southeast quarter of the town of Montevideo in a straight line toward the southeast for a distance of 720 meters; from the end of this breakwater, leaving a space of 820 feet for the entrance to the harbor, runs another breakwater in a southwesterly direction, which with the other virtually forms the port.

The area thus inclosed will contain 362.5 acres, and will have a 23-feet anchorage in the outer port. The entrance will be marked by two light-houses, one at the end of each breakwater, and the channel into the inner harbor will be dredged to a depth of 23 feet at lowest water. The inner harbor will be protected by another breakwater 4,000 meters long, which will shelter the town, wharves, and docks. From the inner harbor out toward the entrance to the outer harbor from the sea a channel of $1\frac{4}{5}$ miles long will be dredged constantly in order to secure a mean depth of 23 feet.

This plan, if properly carried out, will endow Montevideo, no doubt, with an excellent port; but, as I have said before, it will be a most costly affair.

The anteport, it appears, is only intended for transshipping operations for those vessels which have too much draft to enter the inner harbor, or, perhaps, for vessels which have only a small amount of cargo for Montevideo.

It is calculated that it will take at least eight years to build the port as projected by Messrs. Luther & Co., under favorable circumstances. However, once the principal breakwaters are finished, shipping will, at any rate, be protected from the heavy seas caused by the violent pampero gales and secure from being driven on the rocky shores of Montevideo. The official plan which accompanies this report will give a clearer conception of what the port is to be when constructed.

PUBLIC WORKS.

A new section of the Great Eastern or Maldonado Railway has been opened to the public service during the year 1895.

Recently the Government has taken steps toward carrying out minor public works in some of the departments such as canalization of the Almiron Pass to facilitate the navigation of the River Uruguay. Roads, bridges, etc., have also been constructed.

CURRENCY.

It is worthy of notice that the Republic of Uruguay has never adopted a paper currency.

BANK OF THE NATION.

The formation of a state bank has been much discussed of late years since the collapse of the national bank in 1890. The scheme has been, however, realized at last, and is now in full swing, with a capital of $5,000,000 (£1,063,830).

The customs revenue for the year 1896 is given at £2,183,547; compared with that given for the year 1895, £2,260,481, shows a falling off of £76,934.

IMPORTS.

The total imports for the year 1896, according to the official publication, amounted to £1,857,674, and in 1895 the total was £1,916,533, which shows a diminution of £58,859 for 1896.

COMPARISONS.

The following comparisons of the foreign trade and commerce of Uruguay may perhaps not be without a certain amount of interest to those engaged in commerce with the country:

In 1885 the estimated population of the Republic was given officially as 583,000. The foreign commerce was £10,750,958, of which £5,377,760 were imports, representing per head of the population £18 8s. 9d. and £9 4s. 6d., respectively.

In 1895 the estimated population was nearly 823,000, and the foreign commerce was £12,157,412, of which £5,233,232 were imports, representing per head of the population, £14 15s. 2d. and £6 7s. 4d., respectively.

In 1885 the foreign commerce of the Republic was £10,750,958 and the customs revenue reached £2,181,651, representing a tax of about 20 per cent.

In 1895 the foreign commerce was £12,157,412, and the customs revenue £2,181,524, representing a tax of 18 per cent.

It is perhaps not out of place here to mention that the public debt of the Republic in 1885 was £12,803,041, or about £21 19s. 2d. per head of the population, and in 1896 it has reached, in round numbers, £25,212,766, or £30 10s. per head.

TRADE-MARKS, REGISTRATION OF.

A Government decree relative to the registration of foreign trade-marks has been issued of late, the substance of which is as follows:

Registrations of foreign trade-marks made by persons not sufficiently authorized by the proprietors are hereby declared provisional.

Those that have fulfilled the special prescription of Article 37 of the law of March, 1877, shall be regarded as definite.

Provisional registration may be made definite by the interested parties complying with the conditions of the law of March 1, 1877.

The rights of those persons prejudiced by improper registration shall be protected, in order that they may exercise them in due form.

The Registration Office shall furnish the Ministry of Commerce and Agriculture every quarter with a list of trade-marks registered or refused, for publication. In case of doubt as to whether a trade-mark presented for registration is of manufacture or commerce, or whether the article affected is of home or foreign manufacture, the Registration Office shall refer the case to the Ministry, and if the latter can not decide, reference shall be made to the Chamber of Commerce.

The object of the above decree is to prevent the abuse of trade-marks by local imitators of foreign articles, and in cases where this abuse has taken place to

enable the genuine proprietors of the trade-mark to protect themselves and to establish their rights.

Should this decree be properly enforced, no doubt it will be the means of putting a stop to a very considerable amount of falsification that actually exists of articles of foreign manufacture, by which inferior articles of a worthless nature are palmed off as genuine.

ANNEX A.—*Table of comparison of the foreign trade of Uruguay during the years 1891–1895.*

Year.	Value.		
	Imports.	Exports.	Total.
1891	£4, 047, 960	£5, 744, 312	£9, 792, 272
1892	4, 128, 574	5, 521, 663	9, 650, 237
1893	4, 185, 045	5, 889, 653	10, 074, 698
1894	5, 063, 908	7, 144, 553	12, 208, 461
1895	5, 401, 299	6, 924, 179	12, 325, 478

VENEZUELA.

COFFEE AND CACAO CULTURE.

The Venezuelan Government has recently issued a pamphlet treating of the coffee and cacao industry of the country. The publication is in response to a request from the Minister of Spain at Caracas, and is given in the form of interrogatories and answers, as below:

COFFEE.

1. What is the area under cultivation?—A. About 163,508 hectares.

2. Does the cultivation extend or remain stationary?—A. It is extending.

3. Is the whole area planted now yielding?—A. Yes; with the exception of that planted within the last two years.

4. What is the average production per annum?—A. One million quintals for export and 200,000 quintals for internal consumption.

5. What will be the production when the new plantations come into yielding?—A. It will be in proportion, providing there is sufficient labor available, but it is impossible to calculate it even approximately.

6. What is the average age of the plantations at present?—A. About thirty years.

7. What is the average duration of each plant?—A. In the hot lands, about thirty years; in the temperate lands, about sixty years.

8. What is the average yield per tree?—A. One-half pound.

9. How is the coffee collected?—A. Either by selecting the ripe-grown berries, or gathering all at once from every tree.

10. How is the berry prepared?—A. It is treated in a manner too long to describe here, but reference can be made to various works upon the cultivation of coffee, such as, for example, that of Señor Jaune Carrillo or Señor Francisco José Madriz.

11. What are the departments near to Caracas in which the coffee tree is cultivated?—A. The highlands adjacent to Caracas and the valleys of the Luy and Aragua.

12. What is the average price of the berry at present?—A. About eighty bolivars per quintal.

13. What other products are cultivated in Venezuela?—A. Indigo, sugar cane, maize, small fruits, cereals, to which may be added cotton for internal consumption.

14. Where are the laborers obtained from?—A. Chiefly from the neighboring towns, and are paid an average wage of 3½ bolivars per day.

15. What is their food?—A. Their food is very abundant and appropriate to the country, consisting principally of meat, maize bread, beans, and other kinds of vegetables.

16. What is the currency of Venezuela?—A. A bolivar, equal to 1 franc, or 25.25 bolivars per pound sterling.

CACAO.

1. What is the area under cultivation of cacao?—A. About 340 square eagues, of 6.666 square varas* each.

2. Does the cultivation extend or remain stationary?—A. The cultivation is extending, but very slowly.

3. Is the whole area planted now yielding?—A. The part cultivated is now yielding nearly to its whole extent.

4. What is the average production per annum?—A. Two hundred thousand fanegas of 110 Spanish pounds each.

5. What will be the production when the new plantations come into yielding?—A. As the new plantations can be increased to any extent, there is no limit to the yielding.

6. What is the average age of the plantations at present?—A. It is very difficult to say, since they are constantly renewing trees, and in some plantations new trees will be found side by side with old ones.

7. What is the average duration of each tree?—A. Forty years.

8. What is the average yield per tree?—A. There are two qualities of cacao, each product being entirely distinct; that called "criollo," or fine, is produced at the rate of ten fanegas† per 1,000 trees. Of the more ordinary varieties, one named "pompón" is most abundant, and another, "angoleta," produces somewhat less.

9. How is the harvest collected?—A. The gathering of the cacao is generally done by women, who are provided with wooden rods and with a pointed knife, in order to cut off the pods, which are then taken in baskets to the central establishment.

---

*A vara is equivalent to 33⅓ inches.

†A fanega is equivalent to 1.6 pounds.

10. How is the fruit treated?—A. The pods are opened, the beans are piled on a canvas twenty-four hours, until the skin is loose; afterwards they are spread three or four days in the sun, or they are passed through drying machines; in some localities they are rubbed with red earth or red ocher.

11. What are the neighboring places which cultivate cacao?—A. The island of Trinidad is the most important.

12. What is the average price of cacao?—A. The price of the ordinary quality is at present (January, 1896) 52 bolivars per fanega of 110 Spanish pounds, and of the criollo, or fine quality, 176 bolivars.

13. What is the general opinion in respect to the future of its cultivation?—A. Although the stocks in Europe have lately increased, principally of the ordinary classes, it is not thought that there will be any important reductions in the price, because it is already very low, and also because this is an article which is produced in very few localities, and the plantations require from eight to ten years to mature and yield.

14. What other products are cultivated in Venezuela?—A. The most important product is coffee; besides, there is cultivated some tobacco, and cereals and small fruits for food.

15. From where are the laborers obtained?—A. Almost the whole of the laborers are natives of the country, but there are a few from the Canary Islands engaged in this industry.

16. What are their wages?—A. The wage varies according to localities, but an average of about 3 bolivars for men and 1½ bolivars for women per day.

17. What is their food?—A. It consists principally of corn bread, fish, and sometimes a little beef; all produced in the country.

THE NIAGARA PAN-AMERICAN EXPOSITION.

With the harnessing of the mighty force of Niagara for the service of man it was most natural that the whole Hemisphere should be invited to view the manifold uses to which this great power could be applied. Farseeing men of inventive spirit having conceived the idea of closing the Nineteenth Century with a great exposition that should place before the world in some particularly fitting spot a comprehensive scene revealing the marvelous progress in every branch of industry and life during the past hundred years, the American Exhibitors' Association at the Atlanta Exposition considered that the Niagara frontier presented peculiar facilities for holding such an exposition and pledged their support to the enterprise if wisely undertaken.

Two of Buffalo's progressive citizens, Capt. J. M. Brinker and Richmond C. Hill, seeing the advantages to accrue to their

busy city from such a gathering, actively exerted themselves to set the machinery in motion to carry out the plan, and the Pan-American Exposition Company was organized this summer for—

The promotion and conduct of an Exposition to illustrate the material progress of the New World during the Nineteenth Century, to be held at some suitable location on the Niagara Frontier in the State of New York; and for the purpose of leasing or purchasing such location and constructing such buildings as may be necessary, and for the purpose of making all necessary contracts for power and other purposes; and for aiding any corporation or individual in such construction and improvement; and for such other business as may be expedient for the successful promotion and conduct of the Exposition.

The officers elected for the first year were: President, J. M. Brinker; First Vice-President, Roswell P. Flower; Second Vice-President, Chauncey M. Depew; Third Vice-President, E. B. Thomas; Treasurer, F. C. M. Lautz; Secretary, Richmond C. Hill; and an Executive Committee to prepare plans and proceed with the necessary preliminary work was chosen, consisting of J. M. Brinker, Daniel O'Day, Edgar Van Etten, William F. Sheehan, F. C. M. Lautz, Charles R. Huntley, Herbert P. Bissell. An admirable site has been selected in the vicinity of La Salle about four miles south of Niagara Falls, where there is a long frontage on the Niagara River and abundant facilities for utilizing the electric power from the Falls. Commercial bodies of Buffalo and other cities on the Niagara Frontier have enthusiastically indorsed the project and are giving it their active support. Arrangements have been made for concessions by various railroad lines so as to afford ample transportation connections.

The general scheme for the buildings and grounds provides for a large main exposition building of octagonal shape, with eight rotundas, which will virtually be distinct buildings. The aim of the plan is to secure the greatest compactness and the utmost convenience.

There will be entrances and exits at each of the rotundas, and visitors will be able to pass without inconvenience, either under cover or al fresco, from building to building of the eight outer structures. The cross halls, to be devoted to the exhibits of Canada, Mexico, Central and South America, will afford passageways to the eight inner divisions set apart for the various States of the Union, and the central space will be devoted to the various departments of the United States Government.

The outer range of buildings, the rotundas, the cross halls, and the departments for the States of the Union will all be freely accessible from eight inner open-air courts.

The matter of external appearance, general details, and technical points are to be left for determination to the result of a competition among architects all over the country, who will be invited to submit designs and offer suggestions.

The entire force for heating, lighting, and operating the various departments of the exposition will be contributed by electricity, except in such cases where air motors or other power not producing smoke can be utilized.

TRADE MISCELLANY.

ARGENTINE REPUBLIC.

Wheat Crop.

The present growing crop of wheat in the Argentine Republic promises well, and as the area sown is much greater than that of the preceding year the outlook is especially satisfactory. Agriculturists of that country, however, are apprehensive lest there shall be a repetition of the locust plague, which caused such wholesale destruction last year, and are taking active measures to guard against it. The wool clip is reported to be superior in quantity and quality to that of 1896.

Asphalt Paving in Buenos Ayres.

The city of Buenos Ayres has in contemplation the paving of her streets with asphalt. For this purpose bids are to be asked in the United States, England, and France, and the specifications are to be made covering 150 blocks. According to advices received from Mr. BUCHANAN, United States minister at Buenos Ayres, these specifications and forms of proposal are to be forwarded to the Argentine Legation at Washington.

BRAZIL.

Telephone Stock Company.

According to "Le Bresil," a newspaper published in Rio, a joint stock company with a capital of 10,000 contos, divided into shares of 50,000 reis, is to be established in the Federal District of Brazil. This company has for its object the connecting by telephone of all the State capitals of the Republic, and has taken the name of Sociedade Telephonica Norte Sul.

NOTE.—A conto is equivalent to about $200 in United States currency, and a milreis is approximately 20 cents.

Shipment of American Flour.

A correspondent, writing on the subject of the flour trade of the United States with Brazil, shows that in the fiscal year ending June 30, 1896, Baltimore exported 47 per cent of the entire shipment. In partial explanation of this preponderance of the flour trade, the statement is made that, owing to a long experience in that trade, the Baltimore

merchants and mills have learned to adapt their goods to the peculiar demands of the Brazilian market. Formerly Baltimore held the largest trade in the importation of coffee. This has, however, of recent years been transferred to more northern ports. Vessels arriving in New York City from Brazil, coffee laden, desiring return cargoes, now make the triangular voyage from New York to Baltimore for cargoes of flour required for the South American market.

Coffee Crop.

The coffee crop of Brazil for the year 1896–97 is generally conceded to have been a most extraordinary one, with its report of 9,000,000 bags, and dealers have feared the natural result of overproduction in the consequent decline of prices. It is officially stated, however, in an extract from a market review, sent to the Department of State, by Mr. Paul Wiesike, United States Consul at Managua, that while the amount of coffee produced this year has been estimated as the average yield it is by no means so excessive as last year, having been calculated at 7,500,000 bags for the year 1897–98.

BRITISH HONDURAS.

Tenders for Electric Lighting.

It has been decided by the district board of the city of Belize, British Honduras, to light the streets by electricity, and for the accomplishment of this purpose tenders have been requested from all competitors. The system decided upon is what is known as the three-wire, or neutral-wire system, and comprises boilers, engines, dynamos, accumulators, copper mains, flexible leads, iron lamp standards, switches, fuses, glow lamps, and arc lamps. Tenders must be received by Mr. A. R. M. Simkins, M. I. E., care F. Otto, Esq., Tower Chambers, Moorgate street, London, E. C., before the 20th of October, 1897. In the specifications forwarded by Mr. Morlan, United States Consul at Belize, to the Department of State, it is stated that the board does not bind itself to accept any, or the lowest bidder.

ECUADOR.

Surtax on Import Duties.

The Government of Ecuador has recently imposed an additional tax of 20 per cent on import duties, which shall be paid by means of bonds made payable to bearer, lately approved and issued for that purpose. They are of the denomination of 500, 250, and 100 sucres, respectively, bearing an annual interest of 10 per cent. The bonds shall be sold at a discount of five per cent for sums less than 5,000 sucres and of 10 per cent when above that amount. In case the payment of the additional tax should not be made with these bonds, an extra charge of five per cent shall be levied.

MEXICO.

Shoe Factory.

The "Revue du Commerce Exterieur" (Paris), of the 21st of August, announces that there is very shortly to be formed a syndicate for establishing in Mexico a mammoth shoe factory. A capital of $2,000,000 will be devoted to the enterprise. It is the purpose of the syndicate to ship to European and American markets large quantities of shoes, which, selling at a very low price in Mexican currency, will profit by the fluctuation of exchange abroad.

Tonnage Dues.

A Government decree, recently promulgated, exempts from tonnage duties all American and other vessels entering Mexican ports, carrying cargoes of coal exclusively. The shipments of American coal to Mexico in June, 1896, amounted to 16,480 tons; in June, 1897, to 32,671 tons, practically a gain of 100 per cent.

NICARAGUA.

Market for Typewriters.

In reply to various inquiries on the subject, Mr. THOMAS O'HARA, United States Consul at San Juan del Norte, advises the Department of State of the possibilities and opportunities for typewriter agencies in Nicaragua. Mr. O'HARA makes the remarkable statement that in San Juan del Norte there is but one typewriter, and adds that at Bluefields there are only five. This is in spite of the fact that the tariff on these articles is reduced to a minimum, being only 20 centavos, or a little over 8 cents per pound. This duty is further reduced four-fifths if the machine can be shown on reliable authority to be in actual use. Typewriters in Nicaragua command a price of $100 in gold, on which the agent is allowed 25 per cent. In view of this report of Consul O'HARA as to the opportunities of trade in typewriters in Nicaragua, it would probably be advantageous for American manufacturers to investigate the markets of other important cities, such as Managua, Leon, and Grenada.

Exports from Bluefields.

Mr. H. R. SALTER, Treasurer in the Office of Administration of Taxes of the Department of Zelaya, sends to the Bureau a statement of the exports from the port of Bluefields for the fiscal year ending June 30, 1897. From this report it appears that the principal article of export was bananas, to the amount of 1,395,086 bunches. India rubber forms the next item of importance, aggregating 163,703 pounds, after which ranks gold, 10,342¾ ounces, and 219,672 cocoanuts.

New Railway.

Correspondence received at the Department of State September 10, from Mr. PAUL WIESIKE, Consul at Managua, points to the speedy development of a new railroad between the interior of Nicaragua and the Atlantic Coast. The letters submitted to theDepartment comprise communications from Mr. WIESIKE, bringing the matter to the consideration of President ZELAYA and Gen. MIGUEL ESPINOZA, President of the National Congress; and their replies favoring the said project and promising their assistance in carrying it out. The construction of this road is to be intrusted preferably to citizens of the United States, and the provisions of a contract formerly made with Messrs. BARLING and DAVIS, of the United States, are to be adhered to as closely as possible. One of the conditions urged by Consul WIESIKE is that all materials required for the work be admitted into the country free of duty, the same to be applied to all provisions, except tobacco and liquors. The successful termination of this project will reduce the time of communication with the United States from fifteen days to six, and on account of the line of steamers on the Atlantic Coast, which it is understood will form a part of the enterprise, will be of incalculable benefit to the cities of Rama and Bluefields.

National Museum at Managua.

On August 1 Mr. THOMAS O'HARA transmitted to the Department of State a copy of an official decree of President ZELAYA, authorizing the establishment at Managua of a National Museum for the exposition of the products of the country. Dr. DAVID GUZMAN has been selected to organize and direct the work of the institution, with the further power to formulate the rules which shall govern it.

PERU.

Gold Fields.

Advices received by the Bureau report the recent discovery in the eastern part of Peru of gold fields which are richer than any hitherto found in that country, already noted for its wealth in the precious metals. The Departments of Cuzco and Puno, in which the fields are located, are easily accessible by railway from the Pacific port of Mollendo, a railroad being already in operation from that point to the Department of Puno. At present the journey from Puno to Cuzco is made on mule back, but a projected line will shortly complete the railroad connection.

URUGUAY.

Trade in Watches and Clocks.

Manufacturers of watches and clocks in the United States are urged by Consul EDGAR SCHRAMM, in a report to the Department of State under date of August 1, to greater efforts to secure the trade of Uruguay. Thus far Germany has practically had a monopoly of the traffic in watches, which are sold in Uruguay as complete articles always, the cases and movements never being separated as different classes of merchandise. Clocks have, however, received more attention, and a comparative report for the years 1895 and 1896 shows a remarkable increase in imports from the United States. In 1895, from a total valuation of $8,982, the United States exported to the amount of $2,834, or about one-third, while in 1896 the clock trade of Uruguay with the whole world amounted to $13,608, of which $7,006, or more than one-half, is credited to the United States.

VENEZUELA.

New Railway.

Under the direction of the *Coro and La Vela Railroad and Improvement Company*, a new railroad line between the seaport La Vela and the inland town of Coro has been constructed, and will shortly be inaugurated. The contract under which the work was started, and to which reference was made in the MONTHLY BULLETIN of December, 1894, provided that the line should be open for public traffic by October 20, 1897. The enthusiastic cooperation of the capitalists of the United States and Venezuela, interested in the enterprise, has rendered compliance with the time stipulation possible, and the good effects of the work are already seen in the fact that a proposal to extend the line as far as Maracaibo is being seriously considered. All the material necessary for the building of a road of such importance and magnitude is already in the hands of the promoters, so that the work of construction will begin as soon as certain indispensable formalities have been attended to.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

VOL. V. OCTUBRE, 1897. No. 4.

RELACIONES COMERCIALES EN AMÉRICA. IV.*

MÉXICO, LA AMÉRICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS.

En el primero de estos artículos se llamó la atención al desarrollo que habían ya alcanzado las relaciones comerciales de los Estados Unidos con aquellos países de la América latina que, por ferrocarril ó por vapor, quedan del nuestro á una distancia comparativamente corta. México, la América Central y las Antillas se acercan más cada día con fuerza irresistible, como ya se demostró, á su poderosa vecina del norte, no solamente como á un mercado para sus productos, sino como á la mejor fuente para proveerse de lo que necesitan. Aun Belize, que es colonia de una gran potencia europea, encuentra más provechoso traficar con los Estados Unidos que con la madre patria, y su dependencia de los mercados norteamericanos va volviéndose rápidamente casi absoluta. Ya los Estados Unidos le venden dos veces más de lo que le vende la Gran Bretaña y más de lo que compra á todos los otros países combinados. Hasta hoy, los mercados británicos continúan absorbiendo la mayor parte de sus productos, pero con el desarrollo del comercio de frutas, para las cuales Nueva Orleans es un punto de distribución, estas condiciones se cambiarán. En la actualidad, el

*El primero de esta serie de artículos fué publicado en el "Boletín Mensual" correspondiente al mes de julio de 1897.

palo de campeche y la caoba forman la gran masa de la exportación de la colonia, pero la baja de los precios y el aumento en los gastos de producción indican que estos artículos, que son los que principalmente se envían á Inglaterra, disminuirán necesariamente. Los plátanos y el chicle ó goma de mascar, se mandan exclusivamente á los Estados Unidos, y aunque la producción de este último artículo puede llegar á extinguirse dentro de pocos años, es probable que la exportación á este país de estos dos producto principales continúe aumentando en un futuro no lejano.

Es importante observar que el Cónsul de los Estados Unidos en Belize, Señor MORLAN,* atribuye el aumento del tráfico al hecho de haberse mejorado los medios de transportación, lo que viene á comprobar la verdad de lo que se ha sostenido en estos artículos, á saber: que uno de los primeros factores en el desarrollo del comercio son los medios fáciles de transporte por mar y por tierra. "Este crecimiento," dice el Cónsul MORLAN, "ha sido poderosamente fomentado por el aumento de vapores que ponen á la colonia en comunicación directa con los Estados Unidos, y de los cuales hay ahora una línea que hace servicio semanal á Nueva Orleans y otra que lo hace cada quince días á Mobile. La 'Atlas Line' ha hecho de este puerto una de sus escalas regulares, y élla y la 'Tweedie Line' nos dan dos líneas más para Nueva York. Solamente los vapores de la línea de Nueva Orleans llevan la bandera americana, pero los negocios y la administración de la otra puede decirse que son americanos. No cabe duda que el grande y creciente tráfico de los Estados Unidos con este país se debe casi exclusivamente á los numerosos y rápidos medios de comunicación, y me parece que es éste un argumento en favor de que se den subsidios á líneas de navegación americanas que hagan viajes á países para donde no existen buenos medios de comunicación."

Es debido al admirable servicio de ferrocarriles y vapores entre los Estados Unidos y México, el que las relaciones comerciales entre los dos países hayan crecido sin interrupción, y esto á despecho de ciertas preocupaciones y de los obstáculos que ofrecen los aranceles de aduana, así como las diferencias de lenguaje y de raza. Por la primera vez se están aprovechando eficazmente las

*Veáse su informe anual fechado el 26 de noviembre de 1896, publicado en las "Commercial Relations of the United States," Vol. 1°, página 437.

ventajas que brinda la posición geográfica de los dos países. Hay 2,500 millas por ferrocarril de San Luis á la ciudad de México y la distancia es la misma á San Francisco. Los gastos de fletes á Chicago, Indianapolis, Louisville, Detroit, Cincinnati, Cleveland, Buffalo, Pittsburg, Filadelfia, Nueva York y otros centros importantes, se han reducido al mínimum por medio de una competencia activa. Del puerto de Vera Cruz á Nueva York la distancia por agua es solamente de 2,068 millas, y de Tampico, de 1,956. Hay líneas de vapores muy cómodos que hacen viajes regulares entre esos puntos. Otros vapores mantienen la comunicación con Galveston, Nueva Orleans, Mobile y otros puertos del Golfo. Hay cerca de 6,000 millas de Vera Cruz y de Tampico á Barcelona, en España, y se gastan 24 días para llegar á Liverpool dando una gran vuelta. Es evidente, pues, que las vías naturales del comercio son las que existen entre México y los Estados Unidos y que á medida que se desarrollen y mejoren, los dos países reportarán proporcionalmente grandes ventajas.

Datos estadísticos recientemente suministrados por el Señor Thomas T. Crittenden, Cónsul General de los Estados Unidos en la ciudad de México, demuestran que, con esfuerzos comparativamente pequeños, los Estados Unidos envían ya como la mitad de lo que se importa en México y reciben las tres cuartas partes de lo que aquella república exporta. No es posible dudar, aun examinando ligeramente la clase de productos de los dos países, de que con el desarrollo no interrumpido de los medios de transporte, el referido tráfico puede aumentarse extraordinariamente. Este hecho fué presentado vigorosamente en un discurso que el Señor Carlos Davis, Presidente de la "Davis and Egan Machine Tool Company," pronunció en la ciudad de México, cuando estuvo allá al frente de una Comisión de la Asociación Nacional de Fabricantes. "México," dijo el Señor Davis, "es rica en productos que nuestros comerciantes desean comprar, al mismo tiempo que nuestros talleres y fábricas están listos á suministrar los millares de artículos que México puede necesitar para el desarrollo de sus maravillosas fuentes de riqueza. * * * Los Estados Unidos compran en gran escala á los países extranjeros artículos que por su naturaleza misma no pueden producirse dentro de nuestro territorio. Muchos de éstos son productos naturales de México, tales, por ejemplo, como la goma elástica, varias

gomas usadas en el comercio, yerbas medicinales, minerales, maderas raras y palos de tinte. Compramos además inmensas cantidades de café, tabaco, yerbas textiles, frutas y nueces de toda clase y calidad, que fácilmente se producen en México."

"Los siguientes datos, tomados de los informes oficiales de las aduanas durante el año de 1895, muestran á cuanto asciende lo que importamos de los artículos mencionados y la pequeña cantidad que compramos en México:

Artículos.	De otros países.	De México.
Goma elástica	$18, 300, 000	$55, 000
Gomas	13, 300, 000	594, 000
Yerbas medicinales y palos de tinte	8, 200, 000	88, 000
Café	95, 000, 000	6, 000, 000
Tabaco	14, 700, 000	13, 000
Yerbas textiles	13, 300, 000	4, 300, 000
Frutas y nueces	16, 300, 000	117, 000
Total	178, 100, 000	11, 167, 000

"La tabla anterior demuestra que de los artículos mencionados sòlamente le compramos á México el seis por ciento. Aquí tenemos una prueba evidente de que se presenta buena oportunidad para aumentar la venta de productos mexicanos en los Estados Unidos, y nadie puede dudar que vuestra producción es capaz de alcanzar un desarrollo cien veces mayor que el que ahora tiene, sin que se llegue al límite de lo que podéis producir."

"En cuanto á lo que los Estados Unidos ofrecen á México," continuó diciendo el Señor Davis, "se sabe que en la actualidad compran el sesenta y cinco por ciento de los productos mexicanos. ¿Qué es lo que enviamos para pagar por ellos? El treinta y cinco por ciento lo cubrimos con los productos de nuestros talleres y fábricas. El resto lo pagamos en dinero, y esto no es debido á que Mexico no tenga necesidad de maquinaria y de otros productos industriales. Lo que esto quiere decir es que México recibe de Europa la mayor parte de sus importaciones. No puede menos de ser evidente para todos que esta desigualdad en el cambio de productos ocasiona dificultades y gastos innecesarios en el tráfico. La verdadera economía aconseja naturalmente que se reduzca el costo de los transportes, tanto de dinero como de

mercancías. Si los comerciantes de México tienen en los Estados Unidos un saldo anual á su favor de unos $17,000,000, lo cual es un hecho ¿para qué llevar este dinero á México y de allí remitirlo á Europa á fin de comprar efectos que podrían obtener en los Estados Unidos? Aunque hago la pregunta, sé perfectamente la causa de este estado de cosas. Es que vosotros los mexicanos no conocéis la extensión y calidad de nuestros productos. Siempre que la maquinaria americana ha entrado en competencia con la europea, el resultado nos ha sido favorable. Ahora mismo suministramos á las empresas mineras de la América del Sur una gran parte de la maquinaria que han menester para el desarrollo de aquella región."

"La Oficina de las Repúblicas Americanas, la Asociación Nacional de Fabricantes, los Museos de Filadelfia, el Club Español de San Luis, la Asociación de Exportadores de Nueva York y otras varias agencias establecidas en este país, se dedican á mostrar á los comerciantes é industriales de todos los países las halagadoras oportunidades que ofrece el cambio de productos, y ningún factor hay tan eficaz para fomentarlo como el rápido desarrollo de medios de transporte. Los ferrocarriles no sirven solamente para llevar mercancías, sino para difundir por todas partes informes relativos á asuntos comerciales. Educan al mismo tiempo que enriquecen; ponen en estrecho contacto no solo á los mercados, sino á los pueblos. Otro tanto puede decirse, en mayor ó menor escala, de las líneas de navegación. Ya México cuenta con 7,000 millas de ferrocarril construidas durante los últimos treinta años. El progreso de esa república ha sido maravilloso, y continuará con creciente rapidez, á medida que se obtengan los beneficios que esas vías férreas han de producir. Hoy puede irse de Nueva York á México por tres líneas de ferrocarril y atravesar todas las diferentes secciones de aquel país; mañana no existirá un punto en la república donde no se oiga el silbato de la locomotora. Aprovechar las ventajas que se presentan para establecer relaciones comerciales más estrechas entre los dos países, es un deber tan obvio, que lo único que se necesita es llamar hacia él la atención de los comerciantes de ambas repúblicas. El Gran Valle del Mississippi, sobre todo, va á encontrar en eso la llave de oro que le abrirá las puertas del comercio. La perspectiva que se ofrece al continente

induce á sus habitantes á consagrarse á un tráfico por largo tiempo desconocido ó descuidado.

Si se coopera al incremento de las empresas de transportación por medio de un hábil sistema de reciprocidad, el desarrollo de un tráfico mutuo y lucrativo no reconocerá límites, estimulado como se verá por la estrechez de relaciones entre los pueblos y el mejor conocimiento que los unos tendrán de los otros. Los aranceles de aduana de ambos países imponen derechos á los productos de cada uno, lo cual ofrece una buena base para concesiones ventajosas. A mi juicio, los Estados Unidos podrían abolir ó modificar los impuestos sobre los cueros, el tabaco, los minerales y las frutas que vienen de México, á condición de que ese país rebajara los derechos que impone á artículos manufacturados que allá no se producen; y no es posible dudar que dos Gobiernos tan amigos y tan deseosos de aumentar el comercio entre los dos países, llegarían pronto á un arreglo que merecería los aplausos de la gran masa de la población en ambas naciones. El hábil y progresista Presidente de México, General Don Porfirio Diaz, se ha mostrado frecuentemente animado de un espíritu amistoso hacia los Estados Unidos, y se cree que está muy en favor de que se establezca alguna clase de reciprocidad comercial. Se puede asegurar que el Presidente McKinley se interesa también en que se remuevan los obstáculos que existen para el desarrollo del comercio, puesto que se anuncia que en breve emitirá un decreto concediendo á las mercancías que vengan á los Estados Unidos en navíos mexicanos la misma exención de derechos diferenciales que se conceden en México á los efectos que llegan en barcos americanos. Como México ha abolido ya los derechos diferenciales sobre las mercancías que llegan en buques de vela, y no los impone á las que son llevadas por vapores, la resolución del Presidente McKinley removerá muy pronto, sin duda alguna, lo que ahora aparece como una amenaza inminente para el comercio. Si el espíritu amistoso que prevalece se hiciera extensivo á un arreglo nuevo y completo de las relaciones entre los dos países en lo referente á las aduanas, no habría la menor dificultad en llegar á una inteligencia que aumentaría el cambio de productos sobre bases equitativas, honorables liberales, á satisfacción general.

Las mismas observaciones pueden hacerse substancialmente respecto de la América Central. No solamente el tráfico con los Estados Unidos crece constantemente con el desarrollo de los

medios de transportación, sino que se multiplican las pruebas de que se aprecian más las grandes ventajas que han de resultar de mantener relaciones más estrechas con la república del norte. Acaba de anunciarse que Honduras ha otorgado una concesión á un sindicato de capitalistas americanos para la construcción de un ferrocarril interoceánico á través de aquel país y para el establecimiento de una línea de vapores en el costa de la América Central sobre el Atlántico. El Cónsul de los Estados Unidos en Managua, Señor PAUL WIESIKE, comunica que el Presidente de Nicaragua, Señor ZELAYA, vería con gusto que se construyera con capital americano una vía férrea del interior de la república á la costa del Atlántico, y que á ese fin está dispuesto á otorgar favorables concesiones. La amistad de Costa Rica hacia los Estados Unidos y el espíritu progresivo de ese país son bien conocidos. Durante los últimos años, los Estados Unidos han superado á la Gran Bretaña en el tráfico con Costa Rica, que hasta el año de 1894 recibía más manufacturas inglesas que de cualquier otro país. Es un hecho que en toda la América Central el espíritu de empresa, la industria y el capital americanos van sobreponiéndose á toda competencia. El momento ha llegado en el desarrollo comercial, tan largo tiempo esperado, de tomar medidas enérgicas para remover todos los obstáculos que se encuentren en su camino. No es materia de conjeturas, sino de hechos, que los Estados Unidos se encuentran en los primeros albores de un crecimiento que llegará á ser inmenso con sólo que se tomen el trabajo de fomentarlo.

En las Antillas, con la sola excepción du Cuba, las condiciones son más favorables todavía. Las colonias británicas envían á los Estados Unidos productos por valor de más de $11,000,000, y reciben de nosotros substancias alimenticias y artefactos por valor de cerca de $10,000,000. Muchas de éllas dependen prácticamente de los Estados Unidos para los artículos de primera necesidad. Un sistema de reciprocidad aseguraría el consumo en dichas colonias de muchos efectos manufacturados que ahora compran en Europa. Con medios de transportación barata se aumentaría más ese tráfico. Durante los últimos dos años, el capital americano ha sido invertido en gran escala en Santo Domingo, y la extensión de sus operaciones á la vecina república

de Haiti es probablemente una cuestión de tiempo. Las dificultades de Cuba solamente puede esperarse que se arreglen al impulso de fuerzas económicas, que pondrán otra vez á esa isla tan fértil en estrechas relaciones con los Estados Unidos. Cuando uno ú otro de los bandos haya agotado sus fuerzas en la lucha, se llegará á un arreglo de la cuestión, aunque los Estados Unidos no logren, como es probable, dar solución al problema en beneficio de la humanidad y de acuerdo con los principios que son tan caros á todo verdadero americano. Aun bajo las actuales condiciones, se ha dado ya un paso hacia el establecimiento de la reciprocidad. A pesar de la poca voluntad que con frecuencia ha manifestado el Gobierno español en cuanto á hacer concesiones á los Estados Unidos, el cable ha anunciado que se ha hecho un nuevo arancel de aduanas para Cuba, que rebaja los derechos sobre casi todos los artículos importados de los Estados Unidos.

La proximidad de este país á México, la América Central y las Antillas, sugiere el pensamiento de que es ése un campo vasto y fértil, que debe servir de teatro para el primer avance hacia adelante de la industria y del comercio. He procurado demostrar que, con solo esfuerzos parciales y espasmódicos, ya se han alcanzado resultados que indican hasta donde se podría llegar si el Gobierno y los intereses comerciales de los Estados Unidos cooperaran de una manera inteligente en ese sentido y aprovecharan en toda su extensión las ventajas naturales que se presentan. Las disposiciones sobre reciprocidad contenidas en la nueva tarifa de aduanas, ofrecen á la administración del Presidente McKinley los medios para remover los obstáculos con que tropieza el comercio, dando á éste un curso más libre, y no es de dudar que sabrán aprovecharse con habilidad. Los fabricantes y exportadores de los Estados Unidos no tienen sino aumentar sus esfuerzos en cuanto se relaciona al tráfico con los países de que aquí se trata. Ya ocupan una parte de ese campo, y pueden fácilmente adelantar sus avanzadas y hacer de esa región la base de sus operaciones á fin de abarcar todo el comercio de la América latina. Para obtener buen éxito, no tienen sino llevar á la empresa el mismo espíritu de liberalidad y el mismo empuje que han servido para construir las grandes líneas de transportación, con sus ramales que alcanzan hasta los

últimos rincones del país, y estudiar las necesidades de sus parroquianos de la América latina de la misma manera que han estudiado las de sus parroquianos de los Estados Unidos.

Joseph P. Smith

REPÚBLICA ARGENTINA.

2º Supplemento al nº 58.

I.—DECRETO DE FECHA 30 DE ABRIL DE 1896, MODIFICANDO EL ARTÍCULO 26 DE LA LEY DE ADUANA EN VIGENCIA.

[*Boletin oficial* de 5 de mayo 1896, nº 835.]

Artículo 1.—Los cónsules argentinos, al visar los manifiestos generales de los buques, no exigirán la especificación del peso y volumen de cada bulto, requiriendo en cambio de los cargadores, en el juego de conocimientos respectivos, la consignación del peso ó del volumen de cada bulto, según paguen el flete, cuando se trate de mercaderías en bultos denominados "de Hacienda," y en los demás casos dicho peso y volumen englobados.

Art. 2.—Las aduanas de la República no despacharán mercadería alguna, si los conocimientos acompañados al respetivo pedido de despacho no vienen en las condiciones de la ley, de acuerdo con la declaración hecha por este decreto.

* * * * * * *

II.—DECRETO DE 21 DE MAYO DE 1896, CORRIGIENDO UN ERROR DE LA TARIFA DE AVALÚOS VIGENTE.

[*Boletin oficial* de 30 mayo de 1896, nº 855.]

En virtud del presente decreto, el despacho de las *bolsitas de mano* de las partidas nºs 1547 á 1551 del Arancel aduanero vigente, se hará tomando por unidad de medida la *docena* en vez del *kilo*.

III.—DECRETO DE 1º DE JULIO DE 1896, CORRIGIENDO UN ERROR DE LA TARIFA DE AVALÚOS EN VIGENCIA.

[*Boletin oficial* de 4 de julio de 1896, nº 882.]

En virtud del presente decreto, el aforo de la partida nº 2281 del Arancel vigente, que dice: "Pintura en tubitos, inclusive éstos," es de treinta centavos oro cada kilo, en lugar de seis pesos treinta centavos oro, con que actualmente figura.

IV.—DECRETO DE 30 DE JULIO DE 1896, ACCORDANDO UNA TARA AL CAFÉ DE ACHICORIA QUE SE IMPORTE.

[*Boletín oficial* de 1º de Agosto de 1896, nº 905.]

En virtud del presente decreto se acuerda la tara de 20 por ciento al café de achicoria, suelto, en cajones, que se importe.

COLOMBIA.

[4º suplemento al cuaderno No. 90, mayo de 1897.]

I.—RESOLUCIÓN MINISTERIAL DE FECHA 6 DE FEBRERO DE 1897, CORRIGIENDO UNA OMISIÓN PADECIDA EN EL TEXTO DE LA LEY 160 DE 28 DE DICIEMBRE DE 1896.

[*Diario oficial* de 9 de febrero de 1897, No. 10257.]

Habiéndose padecido un error en el texto de la ley 160 de 28 de diciembre de 1896, publicada en el *Diario oficial* de 12 de enero de 1897, No. 10233, esta ley se completa como sigue:

El párrafo único del artículo 4 se entenderá redactado de la siguiente manera:

"Párrafo.—Lo dispuesto en la presente ley no altera la resolución dictada por el Ministerio de Hacienda con fecha 6 de julio de 1895, relativa á la clase de la Tarifa á que corresponden los artículos de la Empresa eléctrica de que trata dicha resolución, y dichos artículos quedan además exentos del recargo que se establece por la presente ley."

II.—CIRCULAR DEL MINISTERIO DE HACIENDA, DE 27 DE FEBRERO DE 1897, No. 27829, RELATIVA Á LA FECHA EN QUE HA DE EJECUTARSE EL AUMENTO Y LA DIMINUCIÓN DE LOS DERECHOS DE ADUANA DE QUE TRATA LA LEY 160 de 1896[1] Y MODO COMO DEBEN HACERSE LAS RESPECTIVAS LIQUIDACIONES.

[*Diario oficial* de 27 de febrero de 1897, No. 10273.]

El aumento y la diminución de los derechos de importación de que tratan los artículos 1º, 2º, 3º, y 4º de la ley 160 de 1896 comenzarán á ejecutarse el día 19 de abril del presente año, de acuerdo con los artículos 205 de la Constitución y 61, 62, 64 y 65 de la ley 149 de 1888.

Dicho aumento, ó sea la cantidad que ha de cobrarse además de los derechos que determina la ley 36 de 1886[2] con las reformas que se le han hecho hasta ahora, inclusive las del artículo 4º de la citada ley 160, deberá liquidarse separa-

[1] Véase 3er supl. al cuad. No. 90.
[2] Véase el Arancel, cuaderno No. 90.

damente, computándolo sólo sobre los derechos primitivos fijados en la misma ley 36, sin las referidas reformas.

Verificado esto, se sumará el enunciado aumento con los demás derechos de que se ha hablado y se recargará el total de la liquidación con el 25 por ciento que expresan los artículos 1° de la ley 88 de 1886 y 1° de la ley 185 de 1896.

DESCUBRIMIENTO DE DEPÓSITOS DE CARBÓN.

El Señor C. F. Z. CARACRISTI da cuenta del descubrimiento de unos depósitos de carbón en la vecindad de Cartagena. Hablando de estos depósitos, dice el Señor CARACRISTI:

Los depósitos de carbón están situados en el Departamento de Bolivar, República de Colombia, cerca del río Sino, en las sabanas, á ocho ó diez millas de la bahía de Cispata. Las distancias aproximadas de los ciudades adyacentes son como sigue: Cartagena, 48 millas; Barranquilla, 120; Santa Marta, 168; Colón, 240; Puerto Limón, 410; Jamaica, 480; New York, 1,840.

El Señor CARACRISTI comunica que los campos de carbón comprenden un área de 215,000 acres y según él calcula, contienen 300,000,000 de toneladas de carbón. Todo el territotio está en posesión de los indios de San Andrés bajo un título de concesión de origen español. Estos indios constituyen una tribu independiente compuesta de no más de 11,000 personas; son pacíficos é industriosos y la cría de ganado constituye su principal ocupación. Exportan de 75,000 á 100,000 cabezas de ganado anualmente.

El Señor CARACRISTI ha arrendado, á nombre de la compañía que representa, las carboneras ya descritas, por un término de 48 años.

El Cónsul SMYTHE, refiriéndose al mismo objeto, dice:

El carbón, una muestra del cual puede verse en esta oficina, parece ser de buena calidad. El espesor de las venas es de 1 á 10 pies. La formación del lecho es una piedra arenisca de pizarra bituminosa descompuesta, y pizarra en láminas de una pulgada á un pie de espesor.

Según el Señor CARACRISTI, el costo de explotación será como sigue: Extracción, 40 centavos por tonelada; carga, 20 centavos; y transporte al mar, 60 centavos. Total, $1.20.

También se encuentra carbón en la costa, más allá de la bahía de Cispata. Este es de buena calidad, antracito y carbón bituminoso. Como este último depósito está á considerable distancia de los puertos principales colombianos, no se considera conveniente su explotación por el presente.

CHILE.

NUEVO MINISTERIO.

El nuevo gabinete del presidente Errázuriz ha quedado constituido con los siguientes miembros:

Ministro de lo Interior, Señor Valdés Cuevas.
Ministro de Guerra y Marina, Señor Palacios Zajals.
Ministro de Hacienda, Señor Don Elias Fernández Albano.
Ministro de Justicia é Instrucción Pública, Señor Don Domingo Amunátegui Rivera.
Ministro de Industria y Obras Públicas, Señor Don Domingo Torro Herrera.
Ministro de Relaciones Exteriores, Señor Silvela Cruz.

Dícese por conducto fidedigno que la mayoría del nuevo gabinete se ha declarado en favor de la pronta terminación de la sección chilena del ferrocarril trasandino. Esta importante medida será sometida en breve á la consideración del Congreso chileno.

COSTA RICA.

TRÁFICO Y COMERCIO EN 1896.

Los siguientes datos acerca del tráfico y comercio de Costa Rica en el año de 1896, han sido tomados de un informe presentado últimamente al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña.

CAFÉ.

El precio del café, que es el producto principal y el que, por consiguiente, afecta más el tráfico del país en general, se ha mantenido bien. La cosecha, aunque no grande, fué próximamente como la de los últimos años, y un poco mayor que la de 1895.

MADERAS.

Hubo gran aumento en los embarques de maderas (cedro y fustete), y se ha dado á este ramo especial incremento, debido al alto precio del cedro en los mercados extranjeros.

BANANOS.

No ha habido aumento en el comercio de bananos, y el número de racimos exportados ha sido casi igual al de 1895. La tentativa hecha por la Compañía de Matina de exportanr su propia fruta resultó en un verdadero chasco, y cada

embarque, con excepción de uno ó dos, ocasionó considerable pérdida, por lo cual en agosto abandonó la empresa. La compañía denominada "The Tropical Trading and Transport Company, Limited," compra y exporta la fruta, habiendo tomado el negocio, lo mismo que varias plantaciones de banano y considerable extensión de terreno de manos de Mr. Minor C. Keith. La compañía recibe la fruta al lado de la línea férrea, y de un año á esta parte ha estado pagando á los plantadores 25 centavos oro americano, por cada racimo de primera clase y 12½ centavos por los de segunda.

TRÁFICO DE IMPORTACIÓN.

En cuanto á la importación, los datos que he podido obtener en mis conversaciones con miembros de importates casas de comercio, demuestran que, aunque menor que en 1895, el año de 1896 fué generalmente satisfactorio. Todos convienen, sin embargo, en que durante la primera mitad del año los negocios fueron mejores que en la segunda. En los últimos seis meses las negociaciones fueron más difíciles, la competencia mayor, los precios más bajos y, en consecuencia, las ganancias menores.

ADUANAS.

En marzo pasado se publicaron algunas disposiciones reglamentando la manera de admitir las muestras que traen consigo los agentes de casas de comercio. A su llegada, se hace por los empleados de la aduana un examen minucioso de dichas muestras y se toma nota de éllas. El dueño deposita el valor de los derechos y á continuación puede llevarse sus muestras. Si éstas vuelven á la aduana dentro del término de sesenta días para ser reembarcadas, y se las encentra conformes con la nota que de ellas se tomó, tanto en lo que toca á la cantidad como á la calidad, se devuelve la cantidad depositada por el valor de los derechos. En caso de que no vuelvan dentro de los sesenta días ó de que falte algún artículo ó se le encuentre alterado en cuanto á la calidad, el depositante pierde la cantidad depositada.

En este año se ha introducido también una modificación en el reglamento que fija el tiempo durante el cual las mercancías pueden dejarse en depósito, reduciendo aquél de un año á cuatro meses. Las mercancías que en ese tiempo no hayan sido sacadas del depósito son vendidas en almoneda. Sin embargo, quince días antes del señalado para la venta, se ha de publicar en la Gaceta Oficial un aviso en el que se dén las marcas y el número de los paquetes y una descripción de lo que contienen.

El decreto de 1° junio de 1895, que exime de derechos á todo el material fijo y rodante para lo construcción de tranvías y ferrocarriles ligeros en las haciendas que quedan hacia el Atlántico, seguirá teniendo efecto hasta el 21 de octubre de 1898.

NAVEGACIÓN Y TONELAJE.

Poco tengo que decir sobre este particular.

El tonelaje de los navios que llegan al Limón, ha aumentado cerca de 38,000 toneladas. Ha cesado el servicio semanal de la compañía conocida con el nom-

bre de "Banana Steamship Company." Este servicio terminó cuando la compañía desistió de seguir exportando sus propios bananos. Por otra parte, los vapores de la compañía italiana "La Veloce," de Genova, que traen carga de los puertos de Italia y de España, llegan al Limón una vez al mes, y hay un vapor extraordinario cada dos meses.

Fuera de estas dos excepciones, el servicio de vapores permanece lo mismo que cuando remití mi último informe.

El tonelaje no ha aumentados en Puntarenas, en cuanto á los vapores se refiere, pero si en lo que toca á los barcos de vela, pues éste es casi el doble de lo que era en 1895. Esto se explica por la actividad en el tráfico de madera. La mayor parte de los buques de vela ha venido en lastre á cargar madera.

SALARIOS.

Los salarios aquí son los siguientes:

Los carpinteros y albañiles ganan de dos pesos y medio á cinco por día, según la capacidad de cada cual para el trabajo (en moneda inglesa, de 4s. 6d. á 9s. por día).

Peones y jornaleros ganan un peso y medio (2s. 6d.).

FERROCARRIL DEL PACÍFICO.

El examen preliminar de la ruta, que el Congreso autorizó, y al cual hice referencia en un informe pasado, se ha llevado á cabo por una comisión bajo la dirección del Señor ALBERTO GONZÁLEZ, Jefe del Departamento de Caminos y Obras Públicas.

Este estudio, en el cual se emplearon seis meses, fué concluido en octubre, y el informe de la comisión, junto con el cálculo de lo que costaría la construcción de la línea, fué sometido al Congreso por el Ministro de Fomento.

Un plano de la ruta recomendada por la comisión, acompañaba al informe.

En la comunicación que el Ministro dirigió al Congreso, sometiendo á su consideración el informe y las indicaciones de la comisión, recomienda con instancia que se adopte la propuesta ruta. Dice que el Ejecutivo, teniendo en cuenta la importancia de Puntarenas, había instriudo á la comisión que en sus estudios hiciera lo posible por que la línea terminara en aquel puerto, pero que después de un examen detenido del asunto, se habían convencido de que, bajo todo punto de vista, el lugar llamado Tivives, que está entre el Pital, que es el puerto recomendado por la comisión especial, y Puntarenas, posee las mayores ventajas.

Resumendo los argumentos en favor de este lugar, el Ministro concluye diciendo que parece evidente que si se lleva á Tivives el término de la línea en el Pacífico, la construcción costará un millón de pesos menos que si se lleva á Puntarenas, dos millones menos que si se lleva á Caldera y quinientos mil pesos menos que si se lleva al Pital. Esto en cuanto al costo de la obra, pero por lo que hace á otras condiciones, tales como la extensión de la línea, lo gradual del declive y las facilidades para la construcción y mantenimiento de una vía permanente, ninguna otra ruta puede compararse con la de Tivives.

Tivives no es un puerto natural, pero, segun el informe, se podría hacer muy bueno con un gasto de un millón y medio de pesos, equivalente como á £133,000. El costo de la construcción de la línea se calcula en 5,022,579 pesos, cantidad equivalente como á £453,400.

El Congreso aprobó el informe y las indicaciones de la comisión y decretó que se procediera á la construcción de la línea y que se adoptara la ruta propuesta por la comisión, y que termina en el puerto de Tivives, en el golfo de Nicoya.

El decreto además autoriza al Ejecutivo para que celebre los contratos que considere necesarios para la construcción de dicho ferrocarril y para trabajos de composición del puerto que será el término de la línea. Todos estos contratos, sin embargo, deben ser aprobados por el Congreso.

INGRESOS Y EGRESOS.

La memoria del Ministro de Hacienda para el año que termina el 31 de marzo de 1896, contiene el siguiente cuadro:

	Cantidad.	
	Pesos.	Libras esterlinas.
Total de ingresos durante el año.....	6, 528, 975	567, 737
Total de egresos durante el año	6, 187, 927	538, 080
Superávit.....	341, 048	29, 657

El presupuesto para los años de 1896 y 1897 es como sigue:

	Cantidad.	
	Pesos.	Libras esterlinas.
Ingresos.....	6, 491, 177	564, 450
Egresos	6, 186, 060	537, 918

El decreto en que se aprueba este presupuesto, ordena que el superávit se aplique de preferencia al establecimiento de la nueva moneda nacional, á la construcción del ferrocarril del Pacífico y á otras obras reconocidas como de utilidad pública.

En este año he reducido las cantidades en moneda corriente del país á libras esterlinas, á razón de once pesos cincuenta centavos por cada libra.

Cuadro comparativo de los principales artículos exportados en los años de 1895 y 1896.

Artículos.	1895.			1896.		
	Cantidad.	Valor.		Cantidad.	Valor.	
		Pesos corrientes.	Libras esterlinas.		Pesos corrientes.	Libras esterlinas.
Café.....sacos.	189, 228	10, 415, 507	853, 730	197, 531	10, 178, 040	885, 047
Bananos .racimos.	1, 577, 084	1, 513, 878	124, 088	1, 418, 199	1, 333, 107	115, 922
Caoba.....trozos.	504	9, 809	805	367	3, 531	307
Cedro.....do...	21, 333	163, 065	13, 366	53, 163	487, 358	42, 379
Palo mora..kilos.	9, 703, 014	116, 310	9, 529	14, 365, 980	143, 659	12, 492
Palo de rosa..do..	.....	.....	.....	643, 942	7, 897	687

Cuadro del café exportado en el año de 1896.

Países.	Sacos.	Peso.	Valor.	
			Pesos.	Libras esterlinas.
		Kilogramos.	*Corrientes.*	*Esterlinas.*
Gran Bretaña.....	110, 447	6, 481, 538	5, 636, 120	490, 098
Estados Unidos.....	44, 448	2, 674, 282	2, 325, 480	202, 216
Alemania.....	33, 886	2, 027, 730	1, 763, 240	153, 325
Francia.....	4, 306	254, 606	221, 400	19, 252
Otros países.....	4, 414	266, 584	231, 800	20, 156
Total.....	197, 531	11, 704, 740	10, 178, 040	885, 047

ECUADOR.

Los siguientes datos relativos á Quito, su industria, recursos comerciales, medios de comunicación, etc., han sido tomados de un informe official de fecha reciente:

Debido á su situación peculiar, Quito está privada casi por completo de la parte que debiera corresponderle en el comercio directo de importación del Ecuador. Con excepción de dos casas francesas, todo los comerciantes aquí están completemente á merced de agentes casi independientes, residentes en Guayaquil, por cuya mediación hacen sus pedidos á un costo excesivo.

IMPORTACIÓN.

Quito importa de la Gran Bretaña géneros de algodón y ferretería; de Alemania, géneros de lana, drogas, productos químicos (principalmente anilinas) cerveza en cajas, y joyas; de Francia, sedas, ropa de vestir, sombreros y guantes; de España, vinos, escopetas de caza y ropa interior barata; de los Estados Unidos, aceite de carbón refinado, medicinas de patente, artículos de ferretería y quincallería, relojes de bolsillo y de pared.

EXPORTACIÓN.

Las exportaciones de Quito no son dignas de mención, pero la terminación del ferrocarrail proyectado y el establecimiento de fletes baratos, darían margen á una gran corriente de exportación. Hasta fecha reciente, se exportaba para Guayaquil, por la costa, una gran cantidad de manteca, pero últimamente la producción mas barata de aquel artículo en este puerto y la competencia del producto de la semilla de algodón, importado aquí de los Estados Unidos, han arruinado aquella industria por completo.

PORTAZGO.

El cuanto á los "gastos excesivos de agentes y fletes," é introducción de artículos tales como vino, esencias y cerveza, lo mejor que puedo hacer es copiar á continuación las siguientes cifras que representan los derechos de portazgo que ahora se pagan en Quito:

	Centavos.
Vino:	
Por caja de 1 docena	40
Por caja de 2 docenas	80
Alcohol de uva peruano:	
Por cada barril	80
Cerveza:	
Por caja de 1 docena	40
Por caja de 2 docenas	80

AGRICULTURA.

El Ecuador es un país esencialmente agrícola. En las inmediaciones de Quito se cultiva gran cantidad de trigo, cebada, maíz, lentajas, frijoles y patatas. Antes, gran parte de la cosecha ó no se recogía ó era arrojada como desperdicios, pero en estos últimos años, debido al aumento de población ó á la reducción del área de cultivo, la situación ha cambiado.

LÚPULO.

Hasta el presente, la cerveza de excelente calidad, del Ecuador, ha venido fabricándose con malta y lúpolo importados de San Francisco. El actual Ministro de Agricultura, conocedor de las desventajas con que luchan los fabricantes de cerveza á causa de tener que importar la materia prima del extranjero, ha pedido 200 matas de lúpulo á Alemania, con la esperanza de aclimatar esta planta. Si se obtiene éxito en el experimento, es probable que la cerveza reemplace al ron de caña y chicha de maíz como bebida nacional, pues la malta puede prepararse á un costo mínimo.

Se proyecta sembrar el lúpulo en Ambato (á 8,000 ó 9,000 pies de altura); este punto es considerado por los botánicos como el más á proposito para producir el resultado que se desea.

MOLINOS DE HARINA.

Hay varios molinos de harina movidos por el Machangara, que pasa por Quito, y la harina se vende á 5 sucres el quintal, ó sean 12 chelines aproximadamente

por cada 100 libras. Hay un molino de construcción francesa en Ambato que produce una harina inmejorable, mejor que la de California, y la cual se detalla á 16 chelines y 8 peniques el quintal.

HACIENDAS DE GANADO.

Dedícase gran atención á la cría de ganado en la medida compatible con las condiciones anormales de una finca en el Ecuador, pero son por desgracia muy deficientes los métodos científicos que se emplean en el tratamiento de los animales, así como en el de las cosechas. La panacea de los ganaderos aquí consiste en sangrías profusas, cualquiera que sea la clase de enfermedad que padezca el ganado (muermo, lamparones ó cualquiera otra). Por consiguiente, es crecido el número de ganado que se pierde por razón de la ignorancia. Además de este factor en la reducción del ganado, la puma ó león americano destruye anualmente un gran número de reses.

Generalmente una hacienda de ganado contiene de 1,000 á 3,000 cabezas, pero cuando forma parte de la hacienda uno de esos fríos y extensos páramos donde se hace difícil atender directamente á las reses errantes, se reproducen éstas hasta el números de 7,000 ó 10,000, muchas de las cuales son enteramente salvajes. Este ganado es abandonado en los páramos al cuidado de sí mismo durante todo el año, y muchos de éllos mueren de frio ó devorados por las pumas, y también, como ya se ha dicho, á consecuencia de las ignorantes prácticas veterinarias. Cada año las reses que están en mejorse condiciones son encorraladas y vendidas después para el consumo.

Precios del Ganado.

	£	d.	s.
Caballos (para trabajo ordinario)	8	0	0
Mulos (buenos para silla)	25	0	0
Bueyes	2	16	0
Vacas de leche	2	10	0
Puercos	0	5	0
Carneros	0	1	8

MEDIOS DE COMUNICACIÓN.

Según el informe, el viaje de Guayaquil a Quito es de seis días en cómodas tartanas. Vaporcitos de río, de construcción americana, conducen al viajero desde Guayaquil hasta Babahoya; desde este punto se continúa el viaje en mula. Aparte los inconvenientes de la enrarecida atmósfera de las montañas, el viaje no ofrece ninguna seria incomodidad. La monotonía y el cansancio son aliviados por los paisajes de los Andes, las cumbres nevadas del Chimborazo, y otras famosas montañas que se ofrecen á la vista. El costo del viaje de Guayaquil á Quito es de $35 á $37.50 por persona, incluyendo una mula de carga y el forraje. La época mejor para hacer el viaje es de julio á septiembre.

PERU.

Los siguientes datos acerca de las condiciones comerciales é industriales en que se encuentra el Perú, son tomados del informe general sobre ese país, presentado en 1896 al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña, por el Cónsul ALFREDO ST. JOHN:

Importaciones.

De—	Valor.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
La Gran Bretaña	6, 289, 386	5, 893, 204	4, 350, 972	4, 115, 213
Alemania	2, 865, 760	2, 642, 484	1, 957, 938	1, 800, 105
Chile	2, 497, 000	2, 383, 000	1, 470, 450	1, 479, 820
Francia	1, 576, 587	1, 389, 398	1, 033, 356	1, 028, 803
Los Estados Unidos	1, 323, 876	1, 124, 905	837, 562	802, 106
Italia	445, 624	413. 232	293, 691	298, 352
El Brasil	440, 880	443, 152	483, 820	485, 139
Bélgica	468, 971	687, 988	489, 485	411, 522
China	539, 273	447, 677	326, 322	308, 649
Ecuador	92, 799	86, 476	54, 389	57, 612
España	109, 612	89, 508	54, 387	61, 728
Australia	49, 801	143, 392	108, 774	92, 592
India	48, 782	248, 452	217, 548	102, 880
Uruguay	217	1, 711	.....	94, 900
República Argentina	2, 171	895	6, 526	3, 096
Otros países	250, 600	326, 581	50, 049	601, 119
Total	17, 001, 339	16, 322, 055	11, 735, 269	11, 743, 636

Exportaciones.

A—	Valor.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
La Gran Bretaña	5, 811, 973	10, 601, 366	9, 425, 900	6, 660, 000
Chile	5, 207, 090	2, 551, 000	3, 402, 549	3, 537, 930
Alemania	1, 111, 454	1, 232, 762	1, 028, 280	768, 000
Colombia	706, 340	1, 539, 579	1, 371, 040	840, 000
Francia	534, 235	580, 449	531, 278	372, 600
Ecuador	813, 979	502, 274	514, 140	360, 000
América Central	686, 400	257, 280	250, 070	120, 000
Estados Unidos	278, 016	1, 029, 284	908, 314	1, 014, 000
El Brasil	269, 415	303, 716	335, 636	369, 099
Italia	3, 663	55, 620	47, 986	33, 606
Bélgica	26, 474	272	171	.....
Uruguay	340	28, 646	.....	.....
República Argentina	1, 315	.....	.....	.....
Otros países	1, 206, 454	1, 286, 879	1, 269, 281	683, 400
Total	16, 657, 148	19, 969, 127	19, 084, 645	14, 758, 635

Los instrumentos de barrenar y las herramientas de carpinteros y constructores se importan ahora de los Estados Unidos en muchas mayores cantidades que antes. Los comerciantes del Perú prefieren obtener estos artículos en los Estados Unidos, porque allí los hacen más finos y más baratos, al mismo tiempo que los empacan mejor. Los arados de mano son importados de los Estados Unidos, porque parece que el fabricante inglés no puede ó no quiere hacer la clase de arado que solicitan en este país. Acero en hoja de inferior calidad, pero que responde al objeto para el cual se necesita, se importa ahora de los Estados Unidos á un precio más bajo que el que se paga por el hierro en hoja de Inglaterra. Las cerraduras de puerta constituyen un artículo importante, pero las de fabricación inglesa que vienen á este país, se consideran de un estilo antiguo y son más caras que las cerraduras americanas, alemanas y francesas del mismo modelo. Las cerraduras americanas parecen hechas con más esmero, y en todo caso son bien barnizadas, mientras que las inglesas tienen un aspecto muy pobre.

Se ha dicho atrás que la manera de empacar es asunto al cual se atribuye bastante importancia. Es indudable que las herramientas y todos los objetos de metal en general, importados al Perú de los Estados Unidos y de Alemania, vienen mejor empacados que los ingleses. Cosa fácil sería poner más cuidado en estos pequeños detalles, si es cierto, como parece, que el bueno ó mal éxito de un negocio puede depender de circunstancias insignificantes.

Las cervezas inglesas rara vez se importan ahora, porque son demasiado fuertes y cuestan mucho más que las cervezas ligeras de Alemania y Noruega, que tanto se buscan en el Perú. Treinta años atrás se importaban grandes cantidades de cerveza de las marcas de Bass, Alsops y Tennant, y no se introducían las cervezas alemanas. Ahora sucede todo lo contrario. Ninguna cerveza inglesa es importada en cantidad considerable. De Dublín y de Londres se trae cerveza negra, pero de las otras clases apenas se introduce una cantidad insignificante. Es realmente un hecho notable que los cerveceros ingleses no puedan producir la clase de cerveza que se necesita en la América del Sur, donde están dispuestos á pagar un precio elevado por la cerveza extranjera.

Conviene quizá manifestar aquí que toda clase de maquinaria para minas, para trabajos agrícolas, lo mismo que para manufacturas y fundiciones entra libre de derechos. Sería más correcto decir que las *máquinas*, y no la *maquinaria*, están exentas de derechos, porque la palabra usada en la tarifa es *máquina* y no *maquinaria;* y á fin de gozar de esta exención, deben ser importadas las máquinas completas, aunque no precisamente armadas, porque piezas separadas, cuando se introducen sin las otras, pueden ser gravadas con derechos de aduana.

AZÚCAR.

El azúcar es el principal producto del Perú, pero este artículo no tiene ya la importancia que tenía en años pasados. El período más próspero fué el de 1873 á 1878, cuando la producción anual ascendió como á 100,000 toneladas, con un valor de más de £2,000,000. La caña de azúcar se cultiva en toda la costa del Perú desde los 3° hasta los 18° de latitud. En casi todos los valles comprendidos en esta zona se encuentran campos sembrados de caña de azúcar. Según una autoridad compente, la producción total de azúcar en 1894 fué, en los diferentes departamentos, la siguiente:

Departamento de—	Cantidad.	Departamento de—	Cantidad.
	Toneladas.		*Toneladas.*
Piura	300	Ica	2, 700
Lambayeque	10, 000	Arequipa	1, 400
Libertad	22, 750	Tacna	250
Ancachs	4, 200		
Lima	31, 000	Total	72, 600

La superficie actualmente cultivada se calcula que es como de 90,000 acres, medida inglesa (2,471 acres constituyen una hectárea); pero si los terrenos de pasto y otros que pertenecen á las haciendas, se toman en consideración, el área dedicada á la industria azucarera se considera doble mayor. Hay 62 ingenios de azúcar y 21 molinos para la fabricación de hormigón y de chancaca. Se han formado varias compañías extrangeras para la explotación de la caña de azúcar. No son estas corporaciones muy bien vistas, por considerarse que se apoderan de una industria que hasta ahora había permanceido casi exclusivamente en manos de los

peruanos; pero es un hecho que muchas plantaciones se han salvado de una ruina completa con haber pasado al poder de estas compañías. Las más importantes, entre éstas, son la denominada Cartavio, en el valle de Chicama, cerca de Trujillo; la Peruvian Sugar Estates Co., cerca de Chimbote, ambas matriculadas en Londres; una compañía alemana, conocida con el nombre de Casa Grande, y una italiana, llamada Roma, que también se encuentran en el valle de Chicama. El capital invertido en la industria azucarera, incluyendo tierras, maquinaria y todo lo demás, se estima como en £3,500,000. El número de trabajadores y de otros empleados asciende, según se dice, á 24,000. En la región central del Perú, la caña de azúcar crece en hondonadas ó barrancos donde la temperatura es muy caliente, pero la producción se limita á las necesidades locales, que son necesariamente reducidas. En el interior los precios varían considerablemente. En la costa un quintal de azúcar cuesta solamente 10 chelines; pero en Huanuco se vende por £1; en Ayacucho por £2, y en el Cuzco hasta por £2 10 chelines. El área que se cultiva es pequeña; los trabajadores son indios prediales, á quienes se les paga en especie, ésto es, en coca y en licores. Los trabajadores libres reciben como 40 centavos por dia.

El producto anual de toda la región se calcula en unas 1,730 toneladas, gran parte de las cuales se emplea en la destilación.

Hacia la región tropical, ó del Oriente, se encuentran por doquiera, en aquellos inmensos territorios, pequeños campos sembrados de caña de azúcar; pero debido á la escasa población y á la imposibilidad de disponer del producto mismo, lo que se saca es insignificante. Se calcula en 360 toneladas. En consecuencia, la producción total de azúcar en el Perú se puede estimar como sigue:

	Cantidad.
	Toneladas.
Región de la Costa	72, 600
Región Central	1, 730
Región Tropical	360
Total	74, 690

Según el informe del Sñor. Dalmau, Vice-Cónsul británico interino en Salaverry, la producción en 1895 de los famosos valles de Chicama y Santa Catalina fué la siguiente:

Artículos.	Cantidad.
	Toneladas.
Azúcar	27,034
Hormigón	1,532

El Señor Dalmau colculaba la producción para 1896 así:

Artículos.	Cantidad.
	Toneladas.
Azúcar	30,000
Hormigón	2,000

Para mejorar la industria azucarera del Perú tres cosas son necesarias; mejor maquinaria, y por consiguiente mayor capital; métodos científicos más avanzados, y mayor número de trabajadores. Los chinos y los negros van desapareciendo poco á poco, y se hace difícil reemplazarlos, porque los habitantes del interior rehusan trabajar en la costa donde con frecuencia son víctimas de la tisis. La cuestión del trabajo es, en verdad, el más importante de los problemas por resolver.

MINERÍA.

Hay registradas 3,475 propiedades mineras en la lista oficial, incluyendo metales de toda clase, principalmente plata, y además los depósitos de petróleo, pero está muy lejos de ser ése el número de minas en explotación. Cada propiedad paga un impuesto anual de 15 soles. El producto de dicho impuesto se entrega á la Escuela de Minería de Lima. Con excepción del oro y de la plata en barras, los metales y el dinero acuñado están exentos de derechos de exportación. El valor total de los minerales exportados del Perú es como de 7,000,000 de soles anualmente, lo cual es más ó menos el doble de lo que era hace cinco años. Esto se debe en gran parte á la introducción del sistema denominado de *lexiviación*.

Ultimamente se ha fundado en Lima una Sociedad Nacional de Minería con el fin de representar y promover los intereses mineros. Como esta Sociedad tiene un carácter semi-oficial, semejante al de una Cámara de Comercio, no cabe duda que servirá

de provecnoso medio para tratar con el Gobierno todos aquellos asuntos que interesan á la industria minera.

ORO.

Los depósitos auríferos del Perú son probablemente de gran importancia, pero la explotación de minas de oro ha sido hasta hoy bastante descuidada. Algunos de los distritos donde se hallan los más ricos veneros, son en la actualidad de difícil acceso. En la región del Amazonas, el oro se encuentra en muchos lugares bien conocidos, pero el clima, la falta de operarios y la hostilidad de las tribus indígenas sirven de obstáculo para su explotación.

En el informe de Sir Charles E. Mansfield, publicado en año de 1890, en las *Miscellaneous Series*, aparecen señalados los principales depósitos auríferos del Perú. Este interesante tratado fué elaborado con datos tomados de fuentes fidedignas y contiene cuantas noticias era posible obtener acerca de tan importante asunto.

Los detalles que á continuación se registran, representan en substancia el contenido de una exposición que, con el objeto de que fuera insertada en el referido informe, hizo el Señor E. J. Prew, ingeniero inglés, que acaba de regresar de Carabaya. Su descripción contiene, indudablemente, los datos más recientes y fidedignos sobre el particular:

Tal vez sería conveniente que, como un prefacio á mis observaciones respecto de este asunto, indicara la manera de llegar á los distritos donde se encuentra oro.

El cálculo de las distancias que á continuación se pone, puede reputarse como suficientemente correcto:

Lugares.	Tiempo.	Distancia.
	Días.	*Millas.*
Por ferrocarril:		
Mollendo–Arequipa	1	107½
Arequipa–Juliaca	1	189
Juliaca–Santa Rosa	1	82
En mula:		
Santa Rosa–Nuñoa	1	18
Nuñoa–Palca		10
Palca–Macusani	1	27
Macusani–Coaza	1	42
Coaza–Saco	1	15
A pié:		
Saco–Sachapata	½	12
Sachapata–Tambo Pata	1	2
Tambo Pata–Tambo Pampa		
Tambo Pampa–Coquini		
Coquini–Rio Inambari	½	

Del Río Inambari se puede ir á cualquiera parte del distrito de Carabaya. De aquí el tráfico se hace á pié. El tiempo que se emplea para trasladarse de un punto á otro queda indicado arriba, pero rara vez se recorre todo el trayecto sin detenerse el viajero por pocos días en algunos de los sitios donde se acostumbra hacer estación; y es absolutamente necesario detenerse en camino á fin de contratar indios que sirvan de guías y de cargadores para trasportar lo que hay que llevar de un lugar á otro, pues más adelante es imposible encontrarlos. Hablando en general, los caminos no son malos, sino hasta que se llega á Saco, aunque en ciertos parajes están lejos de ser buenos. La elevación varía entre 4,336 métros (14,092 pies) en Macusani y 3,783 métros (12,294 pies) en Coaza, siendo próximamente la misma en Saco.

El clima es excelente; las lluvias son copiosas; pero las fiebres son desconocidas, aunque el clima es realmente tropical. La temperatura fluctúa entre 70° Fahr. por la noche y 90° Fahr. á la sombra durante el día. En el sol asciende á 130° Fahr. Este es el término medio, pero, naturalmente, hay épocas excepcionales en que hace más frío ó más calor.

Crece allí casi toda clase de árboles, tales como el palo de hierro, el nogal, la caoba y varias maderas suaves; pero debido á la falta de máquinas de aserrar, sirven de poco para el efecto de sacar tablas, aunque en caso de necesidad se hacen éstas con sierras de mano. Usanse sí dichas maderas para puntales en las minas y para construir las casas de los mineros. Son estas últimas en su mayor parte simplemente chozas, sin más piso que la pura tierra, y á menudo meros cobertizos hechos de postes y palmas. Raras veces tienen protegidos el frente y los costados, pero las cubren con techos de palma que impiden que la lluvia penetre en el interior. Sorprende, sin embargo, cuán cómodas estas chozas suelen ser. Hay además casas construidas sobre postes, pero éstas pertenecen por lo común á personas acomodadas y á los dueños de minas.

Puede decirse que los animales son escasos, y más bien se les oye que se les ve en aquellas espesas florestas. Los más abundantes entre los pájaros, son los loros de diversos colores, y de otros animales el que más abunda es el mono. En el camino que sobre la montaña conduce á Inambari se hallan vicuñas, alpacas, venados, biscachos, perdices, patos, etc.

Los naturales conocidos con el nombre de *Chunchos*, se ven muy raras veces. Permanecen en estado salvaje y en ocasiones han sorprendido y asesinado á los viajeros. Arcos y flechas de palo de hierro son las armas que usan. Se supone que á medida que la civilización ponetre en estas regiones los indios *Chunchos* se retirarán al interior del pais.

PETRÓLEO.

Hace cosa de 30 años que comenzó en el Perú la explotación del petróleo, que fué encontrado mientras se hacía un pozo en la hacienda de Mancora, cerca de Payta. Durante ese período se ha dado principio á seis empresas diferentes, pero hasta hoy sin obtener resultados satisfactorios. Dos establecimientos para refinar el petróleo, ó sean fábricas de kerosene, existen en esta costa.

La luz que de aquél se obtiene es opaca y además produce este kerosene mucho humo; no admite comparación con el americano, que se vende de 8 á 9 soles la caja, mientras que el del país tiene que venderse á 2 soles 50 c. ó 3 soles la caja de 10 galones. Este último sólo sirve para alumbrar las calles? De 4 á 5 millones de libras esterlinas se han gastado en las diversas empresas, sin que se haya obtenido en ningún caso el lucro correspondiente. Centenares de excavaciones se han hecho, de algunas de las cuales el petróleo ha brotado por sí solo, y de otras se le ha extraído por medio de bombas, habiéndosele encontrado á una profundidad que varía de 250 á 600 piés, pero todas estas fuentes se han secado después de corto tiempo. Algunos peritos venidos de los Estados Unidos, han examinado cuidadosamente el terreno al Sur y al Norte de Payta y han expresado la opinión de que, á pesar de los indicios que se encuentran en la superficie, no es probable que se descubra petróleo en cantidad considerable.

GOMA ELÁSTICA.

El principal producto que se exporta de la región amazónica del Perú es la goma elástica. Según la estadística publicada aquí por un periódico económico, la cantidad exportada en 1894 fué de 1,294 toneladas, cuyo valor se calculó en £179,437; pero según el informe del Señor RHIND sobre la producción, comercio y situación económica de los estados de Amazonas y Pará en 1895, la cantidad de goma elástica exportada del Perú por el estado de Pará durante aquel año, fué solamente de 783 toneladas, que se valoraron en £145,000 próximamente. No cabe duda que el informe del Señor RHIND es el correcto. En estos últimos tiempos nótase bastante diminución en la cantidad que de este artículo se exporta, cantidad que en 1890 ascendió á 1,163 toneladas.

ALGODÓN.

Hé aquí el informe que sobre este artículo da el Señor Vice-Consul BLACKER:

El cultivo del algodón en el departamento de Piura depende por completo de las inundaciones de los rios Chira y Piura, que son de poca importancia, como eran las del Nilo en Egipto antes de los trabajos que se hicieron para dominar las aguas.

Inundaciones de consideración solamente ocurren á intervalos de seis á siete años, y entonces los duenos de terrenos siembran algodón donde quiera que pueden. Una vez que las plantas han arraigado, la raíz principal sigue la humedad producida por la inundación hasta una profundidad de 12 á 15 piés, donde se encuentra el nivel del rio, cuya filtración humedece allí la tierra. Hay dos cosechas anualmente, en junio y en diciembre, y así continúan hasta la próxima inundación, época en que se destruyen las plantas viejas y se siembran nuevas. El algodón de Piura es de fibra larga y se le califica como grueso, comparado con el algodón suave americano de fibra corta; se le emplea en Inglaterra y los Estados Unidos mezclado con lana en la manufactura de algunos géneros y generalmente se vende dos veces más caro que el americano. Se ha ensayado el cultivo del algodón por medio del riego artificial, pero sin obtener buen resultado, debido en gran parte á que el rio suele cambiar de curso en 24 horas, abriéndose un nuevo cauce destruyendo sus riberas. Esta circunstancia ha hecho fracasar varias empresas. El lecho del río es formado de arena; el terreno sólido de las orillas no tiene mucho espesor, y en consequencia las inundaciones lo empapan por completo, lo cual es causa de que el río lo arrastre cuando menos se espera, dejando en su lugar una ribera inútil.

Se calcula que el Perú exportó en 1895, 5,500 toneladas de algodón valoradas en £118,000.

CAFÉ.

La producción de café va en aumento y promete llegar á ser uno de los principales artículos del Perú. La región que produce mayor cantidad de café está formada por los valles de Chanchamayo, Perené, Paucarbambo y Rio Colorado, que todos se comunican por medio de veredas con la aldea de La Merced, el punto más al Oriente de todos los habitados en esa parte del Perú. La baja en el valor de este producto, en 1896, ocasionó naturalmente algunos temores entre los cultivadores; sin embargo, no parece haber para esto fundamento serio, porque siendo el café que ellos producen de excelente calidad, un alza puede efectuarse á cualquiera hora. Las mayores dificultades con que se tropieza en el cultivo del café son los medios de trasporte y la cuestión de brazos, ambas indudablemente muy graves.

Todo el café exportado del Perú en 1895 ascendió á la cantidad de 1,066 toneladas, aproximadamente. En los distritos de Huanuco y Chanchamayo la exportación fué en 1896 de 704 toneladas. La producción durante el año de 1896 debe de haber sido, por lo menos, igual á la de 1895, pero aún se ignora cuantas toneladas fueron exportadas de Pacasmayo, Pisco y Salaverry.

TRÁFICO.

Un periódico peruano ha publicado estadísticas para demostrar que el negocio de lanas ha decaído, y hace un llamamiento al Gobierno para que investigue la causa de esta pretendida diminución en uno de los más importantes productos nacionales. Bastantes esfuerzos se han hecho á fin de obtener datos de fuentes particulares, en orden á averiguar si aquella aseveración era bien fundada, pero los informes fidedignos que se obtuvieron demuestran que no lo era. Durante los últimos quince años, la exportación de alpaca ha sido, por término medio, de 30,000 pacas, con un peso de 350 á 400 libras cada una. Toda ha sido enviada á Inglaterra. En cuanto á la lana de ovejas, no ha sido posible obtener informes parecidos, pero no se cree que haya disminuido la exportación en los últimos años.

COCAÍNA.

Existen en el Perú 10 fábricas de cocaína: 5 en Huanuco; 1 en el distrito de Monzón; 1 en el de Puzuzo; 2 en Lima; y 1 en el Callao.

Se asegura que últimamente ha disminuido la produción de este importante alcalóide. Esto se explica por el hecho de que en el extranjero hacen con menos costo la extracción de dicha substancia, lo que se demuestra con el aumento que ha alcanzado la exportación de las hojas de coca.

A continuación se verá la cantidad de cocaína exportada de 1891 á 1895 y lo que produjo:

Año.	Cantidad.	Valor.
	Kilógramos.	
1890	1,730	£346,000
1891	3,215	643,000
1892	4,550	910,000
1893	2,357	471,800
1894	4,716	943,200
1895	3,407	600,940

La cantidad de hojas de coca exportada de 1891 á 1894 y su valor son como sigue:

Año.	Cantidad.	Valor.
	Kilógramos.	
1891	128, 543	£241, 473
1892	388, 465	574, 396
1893	390, 955	707, 792
1894	372, 360	706, 586

MAÍZ.

El maíz se produce en el Perú en grandes cantidades y constituye un artículo de primera necesidad en la alimentación de la población indígena, que se calcula en cerca de 2,000,000 de habitantes. La mejor calidad de maíz se encuentra en la región montañosa. El de Urubamba, departamento del Cuzco, es famoso y ha sido exhibido en Europa. También el de Arequipa es de excelente calidad. En la provincia de Chanca, donde el maíz se emplea para engordar cerdos, y en el valle de Arequipa, usan el guano para facilitar su cultivo.

SAL.

La importación de sal es prohibida en el Perú. Un gravamen de 5 centavos por kilogramo fué impuesto en 1896 sobre la sal cuando se la emplea para usos demésticos, y de 1 centavos cuando se la usa en manufacturas, en cuyo caso cesa de servir para objetos culinarios. El Estado se reserva el derecho de exportar ese artículo. El producto de aquella onerosa contribución se dedica al fondo que se está recogiendo con el fin de pagar á Chile la cantidad estipulada en el tratado de paz entre el Perú y Chile, en el caso que las provincias de Tacna y Arica fueran devueltas á la primera de estas repúblicas. La población indígena en algunos distritos del departamento de Ayacucho se ha resistido á pagar este impuesto, y serios disturbios han ocurrido con este motivo.

Según los datos oficiales, la cantidad de sal exportada anualmente es como de 6,000 toneladas y la que se consume en el país como de 35,000.

VIÑAS.

Este ramo está adquiriendo considerable importancia en el Perú. La vid se cultiva en pequeña cantidad en el departamento de Lima, pero en los de Ica y Moquegua existen grandes viñas.

La uva moscatel se cultiva en gran cantidad en el último de los citados departamentos y de su jugo se saca un licor muy estimado, conocido con el nombre de "Italia." Otro de calidad inferior, llamado "Pisco," se consume bastante. Estos licores se llevan ordinariamente en vasijas de barro en forma de ánforas. El "Italia" se exporta á las repúblicas vecinas y pequeñas cantidades han sido enviadas á Europa. Al principio esta bebida no es grata al paladar, pero aquéllos que gustan de tomar licores, se acostumbran á élla fácilmente. Tiene un olor muy delicado que le es peculiar, y es posible que cuando lo conozcan mejor en Europa se desarrolle el gusto por él.

Se hacen también en este país vinos tintos y blancos, que se consumen en cantidad considerable. Son bastante baratos, pero los primeros son decididamente de inferior calidad. Son demasiado ácidos. Los vinos blancos son muy bebibles, pero aun son susceptibles de mucha mejoría. El hecho es que todos los vinos tintos sacados de las uvas que hay en la costa de la América del Sur sobre el Pacífico, son ó demasiado ácidos ó demasiado fuertes, á causa del exceso de alcohol que contienen, mientras que algunos de los vinos blancos merecen ser clasificados como bastante buenos.

Como los derechos que pagan los vinos extranjeros son muy altos, la mayor parte de la gente que gusta de tomar vino, tiene que conformarse con los vinos ácidos. Bolivia ha comprendido la ventaja de permitir á sus habitantes el uso del buen vino y ha reducido los derechos sobre este artículo francés á una cifra insignificante. El resultado ha sido que en La Paz se pueden obtener buenos vinos á un precio módico, mientras que en el Perú una botella de buen vino es un lujo limitado á las clases ricas. Sería conveniente que este país adoptase en ese asunto el sistema de Bolivia. Los productores de vino ácido se quejarían, naturalmente, de una medida que afectaría su industria, pero el público en general apreciaría dicha disposición.

TRIGO.

Cada año se importan de Chile 40,000 toneladas de trigo. Se asegura que el trigo canadense es superior al chileno, pero la competencia no es posible, debido á que el flete en buques de vela es desde Chile solamente de 4 soles por tonelada, y á que el pago se hace en plata, á razón de 17½ d. el peso. Además, se ha hablado de celebrar un tratado de reciprocidad comercial entre Chile y el Perú, con el fin de admitir en cada país los productos del otro libres de derechos, como un medio para arreglar algunas de las diferencias que entre éllos existen. A pesar de dificultades en aparencia insuperables, el establecimiento de una línea de navegación entre el Canadá y este país, junto con algunos cambios que se operaran en otras direcciones, podría en lo futuro ofrecer una oportunidad para competir con el trigo chileno, y por tanto conviene no perder de vista este negocio.

OPIO.

Es un hecho singular que á pesar de que el número de chinos residentes en el Perú disminuye rápidamente, el consumo de opio parece aumentar. La única explicación que de esto se puede dar es que se ha logrado contener hasta cierto punto el contrabando que se hace de dicho artículo. La lista que á continuación se pone deja ver el número de kilogramos importados de 1887 á 1892:

Año.	Cantidad.	Año.	Cantidad.
	Kilogramos.		*Kilogramos.*
1887	15, 284	1890	31, 865
1888	24, 474	1891	24, 120
1889	19, 391	1892	30, 683

COMPAÑÍAS DE SEGUROS.

El Congreso de 1895 emitió una ley por la que se prohibe que las compañías de seguros hagan sus negocios en el Perú, á no ser que el 30 por ciento del capital empleado en este país sea depositado en bonos, dinero ó acciones de alguna compañía acreditada. Antes de que esta disposición fuera aprobada, todas las com-

pañías de seguros que tenían agentes en Lima, dirigieron al Congreso una petición, en la que suplicaban que el proyecto de ley que se estaba discutiendo no fuera ratificado, pero la petición fué desatendida. Con este motivo 28 compañías, de las cuales 20 eran inglesas, retiraron sus agencias.

MANUFACTURAS NACIONALES.

Hay en el país solamente unas pocas manufacturas que merecen ser mencionadas. Una de las fábricas más importantes es la de la Peruvian Cotton Manufacturing Company, que se encuentra en Vitarte, cerca de Lima. En 1895 produjo 2,750,000 yardas. Hay una fábrica de paño en Lima, que se dice está haciendo buen negocio, pero se ignora su producción anual. Hay también manufacturas de tejidos en Ica y Arequipa.

Existen varias cervecerías en el Perú. Hay una en Lima, que pertenece á una compañía inglesa, y que hace el negocio en grande escala. También hay fábricas de galletas, jabón, fósforos y otros artículos en la capital.

ESTADOS UNIDOS.

COMERCIO CON LA AMÉRICA LATINA. RELACIÓN MENSUAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.

A continuación se trasribe la última relación mensual del comercio entre los Estados Unidos y la América Latina. En esta relación están comprendidos los principales artículos de comercio de aquellos países, y su formación se ha llevado á cabo con arreglo á las cifras compiladas por la Oficina de Estadística, Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, cuyo jefe es Worthington C. Ford.

Esta estadística corresponde al mes de julio de 1897, corregida en septiembre del mismo año. Las cifras demostrativas de las importaciones y exportaciones de cada mes procedentes de las diversas aduanas, no se reciben en el Departamento de Hacienda haste el 20 del próximo mes, cuya última parte se emplea á veces en los trabajos de compilación é impresión. Así es que los datos estadísticos correspondientes al mes de julio, por ejemplo, no se publican hasta principios de septiembre. Hay esperanzas, sin

embargo, de que con la especial cooperación de la Oficina de Estadística, pueda el BOLETÍN MENSUAL suministrar cada mes á sus lectores las cifras relativas á los principalss artículos del comercio de la América Latina, antes de su publicación oficial por el Departamento de Hacienda de los Estados Unidos.

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Palo campeche (toneladas) importado de—				
América Central				
México	43	$1, 390	557	$17, 657
Antillas británicas	225	4, 380	1, 144	19, 009
Cuba				
Otras Antillas	2, 352	47, 926	988	16, 379
Carbón bituminoso (toneladas)—				
México	5, 480	12, 062	10, 719	21, 358
Cacao (libras)—				
Antillas británicas	644, 201	64, 393	325, 061	33, 241
Otras Antillas	56, 745	4, 132	145, 032	13, 562
Brasil	95, 014	9, 389	108, 270	10, 748
Resto de la América del Sur	1, 182, 070	107, 558	1, 377, 124	133, 288
Café (libras)—				
América Central	1, 238, 126	190, 152	3, 444, 231	492, 607
México	941, 484	167, 105	1, 340, 615	172, 507
Antillas	929, 697	40, 154	295, 128	36, 226
Brasil	27, 740, 220	3, 503, 583	32, 385, 694	2, 439, 266
Resto de la América del Sur	7, 152, 483	1, 066, 704	6, 589, 257	909, 319
Algodón en rama (libras)—				
América del Sur	42, 082	4, 764	96, 483	11, 364
Fibras, henequén (toneladas)—				
México	3, 857	245, 358	5, 052	322, 716
Plátanos.				
América Central		145, 300		132, 040
Antillas inglesas		144, 979		231, 267
Cuba		103, 413		
América del Sur		58, 498		76, 391
Islas Sandwich		8, 419		3, 781
Naranjas—				
México		3, 937		683
Antillas inglesas		110		223
Cuba				
Cueros y pieles (libras)—				
América Central	112, 942	14, 013	129, 161	17, 323
México	617, 596	68, 359	948, 279	114, 246
Antillas	393, 962	24, 622	736, 798	63, 320
América del Sur	2, 255, 163	440, 386	3, 228, 475	544, 585
Goma elástica cruda (libras)—				
América Central	88, 713	33, 068	52, 209	21, 892
México	12, 951	4, 349	8, 682	2, 760
Antillas	2, 431	916		
Brasil	825, 230	321, 235	1, 788, 872	841, 276
Resto de la América del Sur	101, 697	40, 619	56, 690	22, 768

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS—Cont'a.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Plomo en galápagos, barras, etc. (libras)—				
México	15, 122, 573	$144, 896	227, 742	$5, 490
Azúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa—				
América Central				
México	552, 811	7, 355	59, 225	523
Antillas británicas	29, 506, 537	584, 478	16, 939, 427	300, 203
Cuba			4, 072, 389	82, 501
Otras Antillas	71, 201, 076	1, 498, 802	11, 208, 282	205, 803
Brasil	2, 727, 252	42, 214		
Resto de la América del Sur	35, 638, 340	678, 955	21, 672, 819	447, 944
Tabaco en rama (libras)—				
México	25, 046	7, 421	54, 081	18, 101
Cuba	262, 498	108, 626	141, 527	184, 191
Madera, caoba (mil pies)—				
América Central	516	13, 823	9	740
México	965	34, 603	367	17, 678
Cuba	14	600		
Otras Antillas			2	184
América del Sur	4	175	10	778
Lana (libras)—				
América del Sur:				
1ª clase	233, 212	16, 230	836, 166	91, 860
2ª clase			80, 564	9, 391
3ª clase	899, 982	91, 562	764, 817	67, 142

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES.

Instrumentos de agricultura, exportados á—				
México		9, 920		10, 245
América Central y Belize		1, 292		463
Cuba		402		1, 056
Puerto Rico				120
Santo Domingo		191		170
Otras Antillas y Bermuda		692		321
Argentina		24, 764		28, 479
Brasil		566		993
Colombia		930		493
Resto de la América del Sur		7, 044		10, 315
Libros, mapas, grabados, y otros materiales impresos—				
México		10, 227		15, 652
América Central y Belize		3, 380		1, 688
Cuba		7, 136		487
Puerto Rico		68		69
Santo Domingo		67		37
Otras Antillas y Bermuda		1, 656		1, 682
Argentina		1, 137		316
Brasil		3, 630		21, 380
Colombia		4, 685		600
Resto de la América del Sur		7, 155		2, 171

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Maíz (bushels)—				
México	358, 715	$142, 213	83, 496	$28, 326
América Central y Belize	9, 174	4, 262	15, 504	8, 307
Cuba	101, 098	39, 269	20, 923	7, 713
Puerto Rico				
Santo Domingo	18	12	105	40
Otras Antillas y Bermuda	60, 955	26, 013	64, 538	23, 182
América del Sur	2, 740	1, 052	10, 612	4, 097
Trigo (bushels)—				
América Central y Belize	9, 771	7, 172	5, 350	4, 861
Antillas y Bermuda	45	38	112	106
América del Sur	140	94	379, 892	310, 288
Harina de trigo (barriles)—				
México	1, 604	5, 576	1, 499	5, 884
América Central y Belize	29, 475	105, 900	16, 070	70, 293
Cuba	15, 205	53, 368	8, 390	33, 433
Puerto Rico	5, 020	17, 756	16, 200	69, 740
Santo Domingo	2, 154	8, 178	3, 836	16, 933
Otras Antillas y Bermuda	84, 693	304, 605	69, 578	288, 375
Brasil	78, 778	314, 242	48, 530	219, 849
Colombia	15, 389	60, 430	12, 705	54, 270
Resto de la América del Sur	35, 405	121, 024	28, 986	121, 033
Carruajes, carros y sus accesorios:				
México		100, 000		83, 926
América Central y Belize		16, 861		2, 258
Cuba		335		336
Puerto Rico		290		41
Santo Domingo		798		1, 671
Otras Antillas y Bermuda		10, 241		6, 221
Argentina		6, 407		2, 050
Brasil		10, 655		5, 393
Colombia		2, 001		1, 007
Resto de la América del Sur		3, 414		8, 816
Carbón de piedra (toneladas)—				
México	17, 743	57, 508	27, 041	88, 832
América Central y Belize	221	960	226	967
Cuba	18, 917	46, 820	9, 087	21, 338
Puerto Rico	1	6	4	27
Santo Domingo	377	1, 671	16	105
Otras Antillas y Bermuda	10, 198	24, 947	4, 697	12, 743
Brasil			3, 493	19, 212
Colombia			3, 650	8, 168
Resto de la América del Sur	107	401	498	1, 198
Manufacturas de algodón (yardas)—				
México	528, 545	33, 367	546, 384	34, 019
América Central y Belize	957, 555	49, 415	895, 219	48, 612
Cuba	4, 050	689	10, 368	1, 366
Puerto Rico	10, 730	811	1, 700	228
Santo Domingo	219, 953	10, 569	155, 514	7, 459
Otras Antillas y Bermuda	983, 328	53, 634	1, 025, 288	54, 495
Argentina	362, 148	31, 139	258, 904	10, 754
Brasil	707, 863	54, 054	671, 716	41, 764
Colombia	570, 078	28, 059	346, 654	19, 401
Resto de la América del Sur	1, 873, 006	100, 416	1, 652, 010	77, 381
Ropa hecha—				
México		21, 552		20, 867
América Central y Belize		25, 878		20, 911

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Ropa hecha—Continuado.				
Cuba		$5,486		$660
Puerto Rico		73		142
Santo Domingo		3,772		657
Otras Antillas y Bermuda		7,477		7,352
Argentina		4,152		1,108
Brasil		9,200		5,321
Colombia		2,977		3,816
Resto de la América del Sur		4,865		3,210
Bicicletas y accesorios—				
México		7,265		8,276
América Central y Belize		1,748		880
Cuba		695		1,197
Puerto Rico		238		170
Santo Domingo		15		275
Otras Antillas y Bermuda		3,469		7,441
Argentina		291		2,893
Brasil		2,527		
Colombia		2,801		1,536
Resto de la América del Sur		5,440		2,533
Hierro y acero y sus manufacturas, materiales de construcción, sierras y herramientas:				
México		126,055		84,484
América Central y Belize		15,365		6,445
Cuba		5,902		7,672
Puerto Rico		100		843
Santo Domingo		1,578		959
Otras Antillas y Bermuda		5,745		4,105
Argentina		15,820		11,495
Brasil		21,964		11,319
Colombia		9,977		9,494
Resto de la América del Sur		22,999		21,362
Maquinaria: Máquinas de coser y accesorios:				
México		10,204		15,891
América Central y Belize		5,097		4,605
Cuba		511		406
Puerto Rico		193		544
Santo Domingo		240		39
Otras Antillas y Bermuda		2,706		2,091
Argentina		269		437
Brasil		13,316		8,600
Colombia		11,577		7,774
Resto de la América del Sur		9,564		11,336
Máquinas de escribir—				
México		4,783		2,566
América Central y Belize		193		50
Cuba		250		
Puerto Rico				
Santo Domingo				
Otras Antillas y Bermuda		801		336
Argentina		1,171		131
Brasil		189		676
Colombia		545		468
Resto de la América del Sur		359		478

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Cuero y sus manufacturas. Cuero para suela (libras)—				
Antillas y Bermuda	2, 854	$599	4, 079	$741
América del Sur	1, 106	194	400	83
Otras clases de cuero:				
México	.....	2, 356	.....	885
América Central y Belze	.....	420	.....	.....
Cuba	.....	13	.....	513
Puerto Rico	.....	230	.....	12
Santo Domingo	.....	41	.....	.....
Otras Antillas y Bermuda	.....	1, 000	.....	496
Argentina	.....	.....	.....	.....
Brasil	.....	4, 239	.....	4, 850
Colombia	.....	185	.....	296
Resto de la América del Sur	.....	491	.....	728
Abastecimientos para navíos (barrills)—				
México	327	1, 002	471	1, 067
América Central y Belize	1, 125	2, 891	397	1, 061
Cuba	554	1, 128	194	353
Puerto Rico	6	11	23	44
Santo Domingo	286	811	353	695
Otras Antillas y Bermuda	295	706	500	1, 038
Argentina	210	409	200	400
Brasil	6, 454	12, 851	9, 223	19, 358
Colombia	1, 355	2, 679	401	831
Resto de la América del Sur	4, 969	10, 166	2, 207	4, 626
Aguarráz (galones)—				
México	560	168	341	105
América Central y Belize	1, 041	334	222	72
Cuba	5, 053	1, 387	4, 036	1, 193
Puerto Rico	390	122	90	28
Santo Domingo	65	19	117	47
Otras Antillas y Bermuda	1, 690	542	1, 543	480
Argentina	35, 800	10, 395	24, 230	7, 974
Brasil	7, 140	1, 796	13, 300	4, 181
Colombia	840	314	276	95
Resto de la América del Sur	21, 265	6, 404	15, 915	5, 111
Aceites: Mineral crudo, incluyendo todos los aceites naturales, independientes de la gravedad (galones)—				
México	797, 756	41, 806	787, 496	30, 979
Cuba	629, 370	37, 616	142, 000	9, 900
Puerto Rico	110, 711	10, 328	150, 000	13, 635
Aceite mineral refinado ó manufacturado, incluyendo naftas y todos los demás productos ligeros de destinación; aceite de parafina, doble, para alumbrado y lubricante—				
México	54, 285	10, 897	71, 113	13, 589
América Central y Belize	161, 755	18, 128	51, 040	6, 884
Cuba	3, 693	655	5, 605	718
Puerto Rico	4, 102	643	21, 870	2, 484
Santo Domingo	15, 003	1, 794	162, 839	12, 709

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Aceite mineral refinado ó manufacturado, incluyendo naftas y todos los demás productos ligeros de destinación; aceite de parafina, doble, para alumbrado y lubricante—Continuado.				
Otras Antillas y Bermuda	350, 189	$35, 153	288, 167	$24, 988
Argentina	1, 176, 389	123, 332	220, 492	23, 012
Brasil	1, 145, 610	106, 803	1, 808, 632	137, 585
Colombia	114, 849	12, 238	51, 556	5, 662
Resto de la América del Sur	1, 052, 762	118, 281	472, 761	48, 619
Aceites vegetales: De semilla de algodón (galones)—				
México	144, 198	27, 307	195, 604	36, 959
América Central y Belize	2, 805	796	114	41
Cuba	.....	.....	11, 523	427
Puerto Rico	.....	.....	100	30
Santo Domingo	3, 787	1, 259	5, 431	1, 557
Otras Antillas y Bermuda	78, 720	22, 002	64, 472	16, 982
Argentina	2, 676	900	1, 239	353
Brasil	58, 189	16, 170	67, 995	19, 298
Resto de la América del Sur	25, 147	7, 656	14, 317	4, 915
Parafina y cera de parafina (libras)—				
México	131, 126	7, 591	137, 000	7, 029
América Central y Belize	48, 840	2, 986	23, 775	1, 236
Antillas y Bermuda	.....	.....	8, 038	283
Brasil	28, 435	1, 715	17, 313	875
Resto de la América del Sur	18, 400	786	590	25
Provisiones, comprendiendo carnes y productos de lechería—				
Carne de vaca, en latas—				
México	13, 370	1, 463	11, 286	1, 411
América Central y Belize	16, 866	1, 881	25, 793	2, 969
Cuba	1, 824	127	300	23
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Santo Domingo	.....	.....	.....	.....
Otras Antillas y Bermuda	37, 702	2, 868	36, 604	3, 256
Argentina	.....	.....	1, 800	240
Brasil	20, 000	1, 636	3, 360	272
Colombia	5, 420	404	9, 602	817
Resto de la América del Sur	23, 288	1, 805	8, 858	887
Carne de vaca, salada en salmuera ó de otro modo curada (libras)—				
México	200	8	.....	.....
América Central y Belize	50, 346	2, 323	56, 650	2, 718
Cuba	3, 400	131	6, 600	300
Puerto Rico	400	16	4, 600	235
Santo Domingo	6, 800	241	2, 900	119
Otras Antillas y Bermuda	841, 306	38, 863	529, 815	25, 219
Brasil	4, 700	223	1, 200	52
Colombia	20, 050	857	17, 250	779
Resto de la América del Sur	641, 415	28, 427	198, 500	9, 656
Sebo (libras)—				
México	129, 637	5, 096	68, 228	2, 856
América Central y Belize	346, 461	15, 749	173, 096	7, 292

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÒN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Sebo (libras)—Continuado.				
Cuba	95, 938	$3, 368	21, 250	$650
Puerto Rico				
Santo Domingo	93, 000	3, 604	110, 603	4, 062
Otras Antillas y Bermuda	69, 476	2, 713	211, 617	8, 190
Brasil	3, 200	154	90, 836	4, 190
Colombia	19, 470	1, 072	37, 786	1, 645
Resto de la América del Sur	50, 411	1, 893	10, 722	426
Productos porcinos—				
Tocino (libras)—				
México	9, 016	923	11, 241	906
América Central y Belize	19, 924	1, 263	32, 993	2, 325
Cuba	405, 160	24, 309	1, 195, 261	70, 316
Puerto Rico	8, 271	495	22, 436	1, 239
Santo Domingo	785	41	1, 750	103
Otras Antillas y Bermuda	27, 566	2, 019	37, 523	2, 903
Brasil	1, 341, 860	89, 401	1, 695, 195	102, 979
Colombia	1, 302	74	1, 541	27
Resto de la América del Sur	36, 119	2, 217	26, 264	1, 970
Jamones (libras)—				
México	20, 288	2, 336	13, 316	1, 540
América Central y Belize	30, 301	3, 149	20, 835	3, 040
Cuba	323, 421	30, 054	229, 136	23, 822
Puerto Rico	31, 895	3, 257	50, 866	4, 620
Santo Domingo	3, 835	406	3, 125	361
Otras Antillas y Bermuda	126, 169	12, 751	82, 932	7, 713
Brasil	2, 200	230	44	6
Colombia	12, 534	1, 061	16, 631	1, 298
Resto de la América del Sur	62, 560	6, 551	53, 209	6, 100
Carne de puerco (libras)—				
América Central y Belize	139, 350	5, 712	97, 875	4, 392
Cuba	26, 000	968	45 600	2, 319
Puerto Rico	132, 200	5, 797	248, 000	15, 247
Santo Domingo	9, 700	424	3, 100	157
Otras Antillas y Bermuda	2, 763, 450	127, 218	1, 735, 050	76, 362
Brasil	2, 400	133	5, 000	209
Colombia	11, 000	494	10, 000	548
Resto de la América del Sur	508, 800	23, 403	250, 000	11, 098
Manteca (libras):				
México	384, 407	19, 011	363, 244	16, 645
América Central y Belize	276, 434	14, 558	272, 079	13, 059
Cuba	2, 369, 734	126, 679	2, 583, 523	116, 509
Puerto Rico	128, 231	6, 424	218, 175	12, 378
Santo Domingo	34, 537	1, 924	32, 598	1, 673
Otras Antillas y Bermuda	775, 896	44, 595	572, 899	32, 591
Argentina	1, 276	75	2, 232	140
Brasil	836, 245	48, 001	1, 436, 340	78, 781
Colombia	321, 096	19, 170	2, 098, 176	13, 289
Resto de la América del Sur	1, 056, 133	59, 107	999, 888	54, 484
Grasa y Oleomargarina (libras)—				
México	600	60		
América Central y Belize			1, 220	103
Otras Antillas y Bermuda	272, 610	27, 637	103, 850	9, 441
Colombia	5, 496	543	7, 230	630
Resto de la América del Sur	66, 500	7, 550	20, 700	2, 288

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Productos de lechería; Mantequilla (libras)—				
México	19, 019	$3, 049	19, 599	$3, 227
América Central y Belize	25, 604	4, 211	29, 688	4, 497
Cuba	3, 935	704	2, 768	394
Puerto Rico			6, 930	841
Otras Antillas y Bermuda	157, 060	22, 993	124, 036	18, 413
Brasil	27, 160	3, 801	36, 921	4, 876
Colombia	12, 047	1, 539	15, 419	1, 987
Resto de la América del Sur	57, 571	7, 495	69, 348	9, 065
Queso (libras)—				
México	9, 707	1, 093	8, 690	985
América Central y Belize	12, 072	1, 308	15, 328	1, 733
Cuba	2, 460	464	10, 510	1, 407
Puerto Rico			770	92
Santo Domingo	2, 360	190	1, 623	200
Otras Antillas y Bermuda	66, 380	7, 382	73, 383	7, 577
Brasil	400	39		
Colombia	6, 366	780	9, 689	1, 140
Resto de la América del Sur	15, 167	1, 756	11, 619	1, 374
Semillas, incluyendo las de trébol, algodón, linaza, alfalfa, y otras—				
México		1, 468		296
América Central y Belize		716		201
Cuba		421		187
Puerto Rico		140		
Santo Domingo				133
Otras Antillas y Bermuda		222		171
Argentina				2
Brasil				11
Colombia		621		137
Resto de la América del Sur		226		106
Azúcar refinado (libras)—				
México	15, 978	898	22, 262	1, 083
América Central y Belize	153, 499	7, 098	104, 616	4, 847
Santo Domingo	200	10	3, 774	174
Otras Antillas y Bermuda	205, 242	10, 691	110, 649	5, 653
Colombia	99, 829	4, 909	45, 897	2, 258
Resto de la América del Sur	5, 642	285	11, 188	679
Tabaco no manufacturado (libras)—				
México	136, 733	11, 303	269, 404	17, 011
América Central y Belize	17, 397	2, 043	5, 480	542
Antillas y Bermuda	294, 117	26, 979	238, 354	23, 649
Argentina	10, 000	800		
Colombia	3, 433	438	1, 300	132
Resto de la América del Sur	123, 163	9, 691	171, 853	13, 997
Tabaco: Tabacos, cigarros y otras manufacturas de tabaco (M)—				
México		2, 954		757
América Central y Belize		7, 762		994
Cuba		2, 578		16, 800
Otras Antillas y Bermuda		18, 800		14, 388
Argentina		3, 445		
Brasil				
Colombia		308		100
Resto de la América del Sur		4, 545		4, 573

Importaciones y Exportaciones. Julio de 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuado.

Artículos y Países.	Julio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cintidad.	Valor.
Madera no manufacturada—				
México		$36, 423		$16, 187
América Central y Belize		17, 299		3, 341
Cuba		274		875
Otras Antillas y Bermuda		336		101
Argentina		758		461
Brasil		9, 144		489
Colombia		200		1, 831
Resto de la América del Sur		1, 010		15, 015
Madera de construcción: Tablas, tablones, viguetas, y cuartones (mil pies)—				
México	5, 905	95, 288	5, 340	68, 776
América Central y Belize	911	11, 738	384	4, 940
Cuba	2, 260	22, 263	2, 510	25, 173
Puerto Rico	884	11, 670	418	4, 524
Antillas y Bermuda	3, 361	51, 167	3, 801	56, 029
Argentina	6, 777	88, 677	5, 438	59, 228
Brasil	6, 823	79, 223	4, 804	64, 256
Colombia	91	1, 911	399	5, 321
Resto de la América del Sur	3, 768	57, 294	4, 532	50, 911
Manufacturas de madera, muebles—				
México		11, 011		10, 962
América Central y Belize		15, 574		10, 759
Cuba		1, 718		1, 674
Puerto Rico		3, 170		455
Santo Domingo		1, 455		2, 193
Otras Antillas y Bermuda		11, 735		10, 056
Argentina		2, 800		592
Brasil		5, 150		1, 783
Resto de la América del Sur		14, 047		5, 536
Colombia		4, 597		2, 225
Lana cruda (libras)—				
México	286, 258	21, 190		

LA EXPOSICIÓN PAN-AMERICANA DEL NIAGARA.

Cuando la potente fuerza del Niagara fué dominada y el hombre la puso á su servicio, era muy natural que al hemisferio entero se le invitase para que presenciara los múltiples usos á que podía aplicarse aquélla. Hombres perspicaces de espíritu emprendedor, habiendo concebido la idea de despedir al Siglo XIX con una grande exposición que mostrara al mundo, en algún lugar aparente, un espectáculo que abarcara y pusiera en evidencia el maravilloso progreso en todo ramo de la industria y la vida durante los últimos cien años, la Asociación de Expositores Americanos, en la

Exposición de Atlanta, consideró que la frontera de los Estados Unidos sobre el Niagara presentaba facilidades especiales para el asiento de dicho certamen, y ofreció su apoyo á la empresa, si se emprendía con prudencia.

El Capitán J. M. Brinker y Richmond C. Hill, dos de los ciudadanos progresivos de Buffalo, apreciando las ventajas que dicho concurso acarrearía á aquella ciudad comercial, se pusieron á trabajar enérgicamente para poner en movimiente la maquinaria que llevará á cabo el proyecto, y este verano se organizó la compañía denominada "The Pan-American Exposition Company" para:

Fomentar y dirijir una exposición que ilustrara el adelanto del Nuevo Mundo en el Siglo XIX, la que debe tener lugar en un sitio á propósito en la frontera de los Estados Unidos sobre el Niagara, en el Estado de New York; y con el propósito de arrendar ó comprar dicho sitio y de construir los edificios que fuesen necesarios, y de hacer todos los contratos indispensables para conseguir la fuerza motriz necesaria y para otros fines; así también para ayudar á cualesquiera corporación ó individuo en la dicha construcción ó mejora; y para cualquier otro negocio á fin de obtener buen éxito en el fomento y manejo de la exposición.

Los empleados que se eligieron para el primer año fueron los siguientes: Presidente, J. M. Brinker; Primer Vice-Presidente, Roswell P. Flower; Segundo Vice-Presidente, Chauncey M. Depew; Tercer Vice-Presidente, E. B. Thomas; Tesorero, F. C. M. Lautz; Secretario, Richmond C. Hill; y también se eligió una comisión ejecutiva para preparar planos y proceder con los trabajos preliminares necesarios, compuesta de J. M. Brinker, Daniel O'Day, Edgar Van Etten, William F. Sheehan, F. C. M. Lautz, Charles R. Huntley y Herbert P. Bissell. Se eligió un local admirable en la vecindad de La Salle, distante como á cuatro millas al sur de la catarata de Niagara, que ocupa una extensión considerable sobre el Río Niagara y donde hay facilidades abundantes para utilizar la fuerza eléctrica de la catarata. Los cuerpos comerciales de Buffalo y otras ciudades en la frontera de los Estados Unidos sobre el Niagara, han adoptado el proyecto con entusiasmo y le están dando su apoyo activo. Se han hecho arreglos para que varias líneas de ferrocarril otorguen concesiones que suministrarán amplias conexiones de transporte.

Según el plan general de los edificios y el local, habrá un gran edificio principal en forma octagonal con ocho cúpulas que serán

virtualmente edificios distintos. Se ha tenido en mira al formular el plan, procurar la mayor solidez y el último grado de comodidad.

En cada cúpula habrá entradas y salidas, y los concurrentes podrán pasar libremente y sin estorbo, ó bajo techo ó al aire libre, de un edificio al otro de los ocho de afuera. Los corredores transversales que se dedicarán á las exhibiciones del Canadá, de México, y la América Central y del Sur, proporcionarán medios de llegar á las ocho divisiones interiores que se han designado para los varios Estados de la Unión, y el espacio central será dedicado á los varios departamentos del Gobierno de los Estados Unidos.

La hilera exterior de edificios, las cúpulas, los corredores transversales y los departamentos para los Estados de la Unión serán todos accesibles por medio de ocho patios interiores al aire libre.

En cuanto á la apariencia exterior, los detalles generales y puntos técnicos, se dejan al resultado de un concurso de arquitectos de todo el país, los que serán invitados á someter diseños y ofrecer sugestiones.

Toda la fuerza motriz necesaria para el calor, alumbrado y operación de los varios departamentos, será proveída por la electricidad, salvo en los casos en que sea posible utilizar los motores de aire ú otra fuerza que no produzca humo.

URUGUAY.

TRÁFICO Y COMERCIO EN LOS AÑOS DE 1895 Y 1896.

Tomamos de un informe oficial sobre el tráfico y comercio del Uruguay, dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña, los párrafos siguientes:

TRÁFICO EXTRANJERO.

El monto total del tráfico exterior de la república del Uruguay en el año de 1895, fué de £12,325,478, de cuya suma £5,401,299 representan la cantidad que se importó, y £6,924,179 la que se exportó.

Las importaciones en el año de 1895 excedieron á las de 1894 en £337,391, pero las exportaciones fueron de £220,374 menos.

Comparando, sin embargo, el total del tráfico exterior del país en los años de 1894 y 1895, se ve que en el segundo de estos años hubo un aumento de £117,017. Se puede decir también que ha habido un crecimiento gradual en el tráfico exterior de Uruguay durante los últimos cinco años, según se verá por la tabla

(Anexo A.) Las cantidades en élla contenidas representan el valor oficial de todos los efectos despachados en las aduanas de la república duranta aquellos años.

EXPORTACIONES.

Las exportaciones de este país, con excepción quiza del charque (tasajo) y del extracto de carne de Liebig, consisten principalmente en materias primas, tales como lana, cueros, pieles de oveja, crin y otros productos rurales. Granos se exportan también ahora en cantidades considerables y puede esto adquirir importantes proporciones antes de mucho tiempo. La escasez de trabajadores, sin embargo, es un serio inconveniente en la actualidad para el desarrollo de la agricultura, que tendrá que retardarse mucho, si la inmigración no viene á salvarla.

CHARQUE (TASAJO).

El número de las reses que se mataron en los saladeros de la República en 1895 fué mayor que el del año anterior y alcanzó á 869,500 cabezas.

En 1894 las reses que se mataron para la salazón fueron 846,100. El aumento se debe atribuir á la mayor cantidad de extractos de carne líquidos que se hacen ahora para la exportación. El valor total del charque preparado en 1895, fué de 1,047,132, y el del año precedente de 1,216,813.

IMPORTACIONES.

Entre las naciones que importan mercancías á este país, la Gran Bretaña ocupa el primer lugar, y sus importaciones son hoy tres veces más grandes que las de cualquier otro país.

No sucede lo mismo en cuanto á las exportaciones, pues aquí ocupa la Gran Bretaña el tercer lugar entre los países que comercian con el Uruguay. Francia ocupa el primero y después viene el Brasil. Este toma casi todo el charque, que es el alimento de su población negra, y Francia casi toda la lana.

INMIGRACIÓN EXTRANJERA EN EL URUGUAY.

Otros países han aumentado indudablemente su comercio con el Uruguay, pero hay que tener presente que la inmigración italiana y la española, así como también la francesa y la alemana, aunque en menor escala, han traido al país los gustos y las necesidades de aquellos pueblos. Por lo mismo se han establecido en todas partes casas de comercio de dichas nacionalidades y estas introducen en gran escala lo que sus paisanos han menester; pero generalmente trafican en artículos que no afectan en manera alguna al comercio británico.

No hay que suponer que las mencionadas casas se limitan á importar los productos de sus respectivos países, pues muchas de ellas hacen venir sus mercancías de Inglaterra cuando no les es posible obtener en sus propios paises y en condiciones igualmente ventajosas el artículo que necesitan.

EL PROYECTADO PUERTO DE MONTEVIDEO.

Desde hace algunos años el Gobierno del Uruguay ha estado pensando en la construcción de un puerto comercial en Montevideo. Ahora parece posible

la realización del proyecto, si es que se encuentra alguno que quiera aceptar la concesión, y que pueda disponer de los medios para llevar á cabo la empresa. Se han confiado los estudios preliminares á los Señores LUTHER Y COMPAÑÍA, ingenieros constructores de Alemania, quienes han hecho aquéllos con bastante habilidad. Sobre dichos trabajos han escrito largos informes el Señor GUERRAND, ingeniero francés, y el Señor KUMMER, ingeniero alemán. Estos han modificado los planos y el proyecto de los Señores LUTHER notablemente.

Otros ingenieros notables de varias nacionalidades, además de los Señores LUTHER Y COMPAÑÍA, han presentado propuestas para la construcción del puerto de Montevideo, pero parece que se ha dado la preferencia á aquéllos, y sus planos modificados han sido preferidos por la comisión nombrada por el Gobierno uruguayo. El futuro puerto será construido probablemente de conformidad con los citados planos.

Los varios proyectos que han sido presentados al Gobierno difieren poco unos de otros y todos reconocen como base la construcción de diques y fondeaderos interiores.

Se calcula que para llevar á cabo cualquiera de los proyectos que se han presentado, habrá que gastar de 2,500,000 á 3,000,000 libras esterlinas. Es cuestión económica difícil de resolver, la de si convendrá hacer un puerto artificial tan costoso, sobre todo teniendo la República Argentina dos puertos ya concluidos y abiertos al comercio en el Río de la Plata.

Parece un hecho que en lo futuro se construirán barcos de grandes dimensiones y por consiguiente de mucho calado. Si Montevideo llega á tener un puerto adecuado á las necesidades del porvenir, se encontrará en condiciónes más ventajosas que las de ahora.

Se sabe que los navíos que calan más de 23 piés, corren considerable peligro de encallar cuando suben por el Plata hasta Buenos Aires, y, por tanto, si el proyectado puerto de Montevideo llegara á ofrecer un fondeadero seguro y buenas dársenas para buques grandes, su porvenir estaría asegurado.

Del larguísimo informe de los Señores GUERRAND y KUMMER sobre el proyecto de los Señores LUTHER Y COMPAÑÍA, he extractado lo necesario para hacer la siguiente ligera descripción:

El primer dique comienza en la parte sudeste de la ciudad de Montevideo y va en línea recta en la misma dirección por una distancia de 720 metros. De la extremidad de este dique, y dejando un espacio de 820 piés para la entrada de los buques á la bahía, sale otro dique con dirección al sudoeste, el cual forma con el otro el verdedero puerto.

La extensión comprendida dentro de dichas obras será de 362.5 acres y tendrá una profundidad de 23 piés en el puerto de fuera. Habrá dos faros á la entrada, uno á la extremidad de cada dique. El çanal que conducirá á la bahía interior será dragado hasta que tenga una profundidad de 23 piés en marea baja. Esta última bahía estará protegida por otro dique de 4,000 metros de largo que servirá de abrigo á la ciudad, á las dársenas y á los muelles. De la bahía interior, y hacia la entrada de la exterior por el lado del mar, habrá un canal de una milla y cuatro quintos de largo, cuya profundidad se mantendrá valiéndose de dragas, á 23 piés por término medio.

Si este proyecto se lleva adelante, Montevideo tendrá de seguro un excelente puerto, pero, como he manifestado antes, será una obra costosa.

Segun parece, el puerto de fuera servirá solamente para transbordos en el caso de navíos que calen demasiado para poder entrar á la bahía interior, ó cuando tengan á bordo muy poca carga para Montevideo.

Se calcula que, bajo circunstancias favorables, se emplearán ocho años, por los menos en la construcción del puerto según el proyecto de los Señores LUTHER Y COMPAÑÍA. Sin embargo, una vez que los principales diques estén concluidos, los buques se verán protegidos contra las grandes oleadas producidas por la violencia de los vientos llamados pamperos, y contra el peligro de romperse contra las rocas en las costas de Montevideo. El plan oficial que acompaña á este informe dá una idea clara de lo que será el puerto cuando este concluido.

OBRAS PÚBLICAS—FERROCARRILES.

Una nueva sección del Ferrocarril del Este ó Maldonado ha sido abierta al servicio público durante el año de 1895.

Ultimamente el Gobierno ha estado tratando de llevar á cabo algunas obras públicas de menor importancia en algunos de los departamentos, tales como la canalización del Paso de Almirón, á fin de facilitar la navegación del Río Uruguay. Se han hecho caminos, puentes, etc.

MONEDA.

Es digno de notar que la República del Uruguay no ha adoptado jamás el papel moneda.

BANCO DE LA NACIÓN.

Desde que quebró el Banco Nacional en 1890, se ha estado discutiendo mucho la formación de un Banco del Estado. Pero al fin la empresa se ha realizado y se halla ahora plenamente organizada con un capital de 5,000,000 de pesos (£1,063,830).

Las entradas de las aduanas fueron, en 1896, de £2,183,547. Comparadas con las de 1895, que fueron de £2,260,481, se nota una disminución de £76,934.

IMPORTACIONES.

La importación total ascendió en 1896, según los datos oficiales, á un valor de £1,857,674, y en 1895 fué de £1,916,533, lo que muestra una disminución de £58,859 en 1896.

COMERCIO DEL URUGUAY.

Las comparaciones que se hacen en seguida en lo tocante al comercio del Uruguay, pueden encerrar algún interés para aquellos que negocian con este país.

La población de la República se calculaba en 1885, según los datos oficiales, en 583,000 almas. El comercio exterior se estimaba en £10,750,958, de cuya cantidad £5,377,760 correspondian á la importación, tocando así á los habitantes

por cabeza, de la primera suma, 18 libras, 8 chelines y 9 peniques, y de la segunda, 9 libras, 4 chelines y 6 peniques.

En 1895 se consideraba que la población era de cerca de 823,000 almas, y el comercio exterior se estimaba en £12,157,412, de lo cual 5,233,232 correspondían á la importación. Se verá, pues, que de la primera suma tocaba por cabeza á los habitantes 14 libras, 15 chelines y 2 peniques, y de la segunda, 6 libras, 7 chelines y 4 peniques.

En 1885, el comercio exterior de la República se calculó en £10,750,958, y las rentas de aduana ascendieron á £2,181,651, lo que representa un impuesto del 20 por ciento.

En 1895, el comercio exterior fué por valor de £12,157,412, y las rentas de aduana llegaron á £2,181,524, representando un impuesto del 18 por ciento.

Quizá no es fuera de lugar decir aquí que la deuda pública de la nación era en 1885 de £12,803,041, ó sea como 21 libras, 19 chelines y 2 peniques por cabeza de la población. En 1896 la deuda ascendió en números redondos á £25,212,766, ó sea 30 libras y 10 chelines por cabeza.

MARCAS DE FÁBRICA.

El Gobierno ha emitido un decreto acerca del registro de las marcas de fábrica extranjeras, cuya sustancia es la siguiente:

El registro de marcas de fábrica extranjeras, hecho por personas que no estén suficientemente autorizadadas por sus dueños, se declara provisional.

Cuando se haya cumplido con lo prescrito en el artículo 37 de la ley de marzo de 1877, el registro se tendrá por definitivo.

El registro provisional puede hacerse definitivo si las personas interesadas cumplen con lo dispuesto en la ley del 1° de marzo de 1877.

Se protegerán los derechos de aquellas personas que hayan sido perjudicadas por un registro irregular á fin de que puedan ejercerlos en debida forma.

La oficina de Registro suministrará cada trimestre al Ministerio de Comercio, para su publicación, una lista de las marcas de fábricas que hayan sido registradas ó desechadas. En caso de duda sobre si la marca de fábrica que se presenta para el registro es de manufactura ó de comercio, ó sobre si el artículo á que se refiere es de los fabricados en el país ó en el extranjero, la oficina de Registro someterá el caso al Ministerio, y si éste no puede resolverlo, se consultará á la Cámara de Comercio.

El objeto del decreto anterior es impedir que los que imitan aquí los artículos extranjeros abusen de las marcas de fábrica, y que en el caso de que esos abusos hayan sido cometidos, puedan los legítimos dueños hacer prevalecer sus derechos.

Si se cumple debidamente este decreto, se logrará de seguro poner término, hasta cierto punto, á la falsificación que hoy se hace de las manufacturas europeas, y por medio de lo cual se pasan como productos legítimos artículos de muy inferior calidad.

MOVIMENTO DE BUQUES.

El número de buques ingleses que han entrado al puerto de Montevideo y salido de él durante el año de 1896, ha sido de doce menos que en 1895.

ANNEX A.—*Tabla comparativa del comercio extexior del Uruguay desde 1891 hasta 1895.*

Año.	Valor.		
	Importación.	Exportación.	Total.
1891	£4, 047, 960	£5, 744, 312	£9, 792, 272
1892	4, 120, 574	5, 521, 663	9, 650, 237
1893	4, 185, 045	5, 889, 653	10, 074, 698
1894	5, 063, 908	7, 144, 553	12, 208, 461
1895	5, 401, 299	6, 924, 179	12, 325, 478

COMERCIO CON LOS ESTADOS UNIDOS.

El Señor MURGUIONDO, cónsul general, suministra á esta oficina la siguiente estadística relativa al comercio entre el Uruguay y los Estados Unidos durante los seis primeros meses del año común de 1897, comparado con el del mismo período de 1896.

Años.	Exportación.	Importación.
1896	$725, 854. 71	$1, 034, 787
1897	529, 018. 24	3, 611, 263

Estas cifras acusan un descenso de $196,836.47 en las exportaciones de 1897, miéntras que las importaciones del mismo año muestran un aumento de $2,576,476.

El valor de las exportaciones de Nueva York muestra una baja de $266,189. Las exportaciones de otros puntos del extremo oriental y del sur, no han sufrido alteración.

Las importaciones se dividieron de la manera siguiente:

Nueva York	$3, 428, 219
Filadelfia	20, 707
Boston	150, 923
Baltimore	11, 414

COMERCIO MISCELANEO.

REPÚBLICA ARGENTINA.

La Cosecha de Trigo.

Los campos actuales de trigo de la República Argentina prometen una buena cosecha, y como el area cultivada es mayor que la del año pasado, el prospecto es por demás satisfactorio. Los

agricultores de aquel país temen, sin embargo, que se presente de nuevo la plaga de la langosta que tantos estragos causó el año pasado, y están tomando medidas enérgicas para prevenirla. El producto de la trasquiladura, se dice que es superior en cantidad y calidad al del año 1896.

Pavimentos de Asfalto en Buenos Aires.

Proyéctase en Buenos Aires la pavimentación con asfalto, de las calles de la ciudad. Para llevar á cabo los trabajos, que comprenderán una extensión de 150 manzanas, se solicitarán proposiciones de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia.

Según comunica Mr. BUCHANAN, ministro de los Estado Unidos en Buenos Aires, el pliego de condiciones para la subasta de aquella empressa, será remitido á la legación argentina en Washington.

BRASIL.

Teléfono, Compañía Anónima.

Segun "Le Brazil," periódico que se publica en Rio, se proyecta la constitución en el Distrito Federal del Brasil, de una compañía anónima con un capital de 10,000 contos dividido en acciones de 50,000 reis. Esta compañía tiene por objeto la comunicación telefónica de todas las capitales de estados de la República entre sí, y se le ha dado el título de Sociedade Telephonica Norte Sul.

NOTA.—Un conto es equivalente á $200 en moneda de los Estados Unidos, y un milreis vale 26 centavos aproximadamente.

Exportación de Harina Americana.

Un corresponsal, escribiendo sobre el comercio de harina entre los Estados Unidos y el Brasil, declara que en el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1896, Baltimore hizo el 47 por ciento de la exportación total. Explícase parcialmente esta preponderancia en el comercio de harina por el hecho de que los harineros de Baltimore, debido á su grande experiencia en aquella industria, saben adaptar sus productos á los pedidos especiales del mercado brasilero. Antes, Baltimore hacía la mayor parte de la importación de café; pero en estos últimos años aquella preponderancia ha pasado á puertos situados mas al norte. Los buques cargados de café que llegan á New York procedentes del Brasil, deseando carga de regreso, hacen ahora el viaje triangular de New York á Baltimore para tomar cargamentos de harina con destino á los mercados de la América del Sur.

La Cosecha de Café.

La cosecha de café de 1896 á 1897 en el Brasil es por demás extraordinaria. Asciende á 9,000,000 de sacos, y los comerciantes han temido la baja natural de los precios consiguiente á un exceso de producción. Comunícase oficialmente, sin embargo, en un extracto de una revista del mercado remitido al Departmento de Estado por Mr. PAUL WIESIKE, cónsul de los Estados Unidos en Managua, que el importe del café de este año, considerado como el promedio de producción, no es de ninguna suerte tan excesivo como el del año pasado. La cosecha de 1897–98 se calcula en 7,500,000 sacos.

ECUADOR.

Recargo Sobre los Derechos de Importación.

El Gobierno del Ecuador ha impuesto recientemente un recargo de 20 por ciento sobre los derechos de importación, que se abonará en los bonos pagaderos al portador, últimamente emitidos

con aquel objeto. Estos bonos son de un valor de 500, 250 y 100 sucres, y devengan un interés anual de 10 por ciento. Dichos bonos serán vendidos á un descuento de 5 por ciento en sumas menores de 500 sucres, y de 10 por ciento en cantidades mayores. En caso de que el pago del recargo no se haga con estos bonos, se impondrá un recargo extraordinario de 5 por ciento.

HONDURAS BRITÁNICA.

Subasta para el Alumbrado Eléctrico.

La comisión del distrito de la ciudad de Belize (Honduras británica) ha decidido establecer la luz eléctrica para el servicio del alumbrado público, y al efecto ha sacar la empresa á pública subasta. El sistema de luz eléctrica que se a adoptado es el que se conoce con el nombre de sistema de los tres alambres ó alambre neutral, y comprende calderas, máquinas, dinamos, acumuladores, tubos de cobre, tubos flexibles de plomo, postes de hierro, conmutadores, carbones, lámparas incandescente, y lámparas de arco. Los pliegos de proposiciones serán recibidos por Mr. A. R. Simkins, M. I. E.; favor de F. Otto, Esq., Tower Chambers, Moorgate street, London, S. C., antes del 20 de octubre de 1897. En el pliego de condiciones suministrado al Departamento de Estado por M. R. Morlan, cónsul de los Estados Unidos en Belize, se declara que la comisión no está obliga á aceptar ninguna de las proposiciones ni tampoco la de cifras más bajas.

MÉXICO.

Fábrica de Calzado.

La "Revue du Commerce Exterieur" en su número correspondiente al 21 de agosto, anuncia el pronto establecimiento en México de una gran fábrica de calzado. Se invertirá en la empresa un capital de $2,000,000.

El sindicato se propone exportar calzado en gran escala para los mercados europeos y americanos. Este calzado, vendido á muy bajo precio en moneda mexicana, se aprovechará en el extranjero de las fluctuaciones del cambio.

Derecho de Tonelaje.

En un decreto del Gobierno, recientemente promulgado, se han declarado exentos de derecho de tonelaje á todos los buques americanos y de otras nacionalidades que entren en los puertos mexicanos con cargamentos de carbón exclusivamente. Los cargamentos de carbón americano recibidos en México en junio de 1896, ascendieron á 16,480 toneladas, y en junio de 1897 á 32,671, lo que acusa un aumento de 100 por ciento.

NICARAGUA.

Mercado para Máquinas de Escribir.

En contestación á varias preguntas sobre la materia, el cónsul de los Estados Unidos en San Juan del Norte, Thomas O'Hara, da cuenta al Departamento de Estado de las posibilidades y oportunidades para agencias de máquinas de escribir en Nicaragua. Mr. O'Hara comunica la interesante noticia de que en San Juan del Norte no hay más que

una máquina de escribir, y agrega que en Bluefields sólo hay cinco. Esto ocurre á pesar de que los derechos sobre estos artículos estan reducidos al minimum de la tarifa, veinte centavos, ó sea poco más de ocho centavos por libra. Estos derechos se reducen á la quinta parte si se prueba que la máquina está en uso en la actualidad. Las máquinas de escribir se venden en Nicaragua á cien pesos en oro, de los cuales recibe el agente un veinte y cinco por ciento.

En vista de este informe del cónsul O'Hara respecto de las oportunidades para la venta de máquinas de escribir en Nicaragua, sería probablemente ventajoso para los fabricantes americanos inquirir la situación de los mercados de otras ciudades importantes, como Managua, Leon y Granada, respecto de aquel artículo.

Exportaciones de Bluefields.

Mr. H. R. Salter, tesorero de la oficina de administración de contribuciones del departamento de Zelaya, ha remitido al Bureau una lista de las exportaciones del puerto de Bluefields en el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1897. De este informe aparece que los plátanos constituyen el principal artículo de exportación de aquel; la exportación de dicho artículo asciende á 1,395,086 racimos. Siguen en orden de importancia, la goma elástica con una exportación de 163,703 libras; oro, 10,342¼ onzas, y 219,672 cocos.

Nuevo Ferrocaril.

En las comunicaciones de Mr. Paul Wiesike, cónsul en Managua, recibidas en el Departamento de Estado el 10 de setiembre, se trata del rápido desenvolvimiento del nuevo projecto de ferrocarril entre el interior de Nicaragua y la costa atlántica. La correspondencia dirigida al Departamento de Estado comprende comunicaciones de Mr. Wiesiki, presentando el asunto á la consideración del Presidente Zelaya y General Miguel Espinosa, presidente del Congreso Nacional, así como sus contestaciones en favor del referido projecto, ofreciendo su asistencia para la ejecución del mismo.

La construcción de esta línea ha de encomendarse con preferencia á Americanos, y los términos del contrato primeramente celebrado con los Señores Barling y David han de guardarse lo más estrictamente posible. Una de las condiciones que recomienda el Cónsul Wiesike es que todos los materiales que se necesiten para la ejecución de los trabajos sean admitidos libres de derecho, aplicándose igual disposición á todo las provisiones, con excepción de tabaco y licores.

La feliz realización de este projecto reducirá de quince á seis días la comunicación con los Estados Unidos, y en combinación con la línea de vapores de la costa atlántica, que se considera como parte de la empresa, esta será de incalculable beneficio para las cindaudes de Rama y Bluefields.

Museo Nacional en Nicaragua.

Mr. Thomas O'Hara remitió al Departmento de Estado, con fecha 1° de Agosto, copia de un decreto del Presidente Zelaya, autorizando el establecimiento en Managua de un Museo Nacional para la exposición de los productos del país.

El Dr. David Guzman ha sido nombrado en el mismo decreto para organizar y dirigir los trabajos de la institución, con poderes además para la formación del reglamento que ha de regirla.

PERÚ.

Minas de Oro.

En comunicaciones dirigidas á este Bureau, se anuncia el reciente descubrimiento en la parte oriental del Perú de unas minas de oro mas ricas que ninguna de las hasta ahora descubiertas en aquel país, notable ya por su riqueza en metales preciosos. Los Departamentos de Cuzco y Puno en donde las minas están situadas, son de fácil acceso por ferrocarril desde el puerto de Mollendo en el Pacífico, pues existe una línea ferroviaria entre este punto y el Departamento de Puno. Actualmente el viaje de Puno á Cuzco se hace en mula, pero se proyecta la construcción de una línea que completará en breve la comunicación por ferrocarril.

URUGUAY.

Comercio de Relojes de Bolsillo y de Pared.

El Cónsul Edgar Schramm, en un informe dirigido al Departamento de Estado con fecha 1° de agosto, excita á los fabricantes de relojes de los Estados Unidos para que pongan mayor empeño en conquistar para su industria los mercados del Uruguay. Hasta el presente Alemania ha monopolizado prácticamente el comercio de relojes de bolsillo, los cuales se venden siempre en Uruguay como artículos completos, es decir, que las cajas y máquinas no se venden nunca separadamente como mercancías de diferente clase. Los relojes de pared, sin embargo, han recibido mayor atención, y un informe comparativo de los años 1895 y 1896 acusa un aumento notable en las importaciones de relojes de pared procedentes de los Estados Unidos. De la importación de relojes en el Uruguay en 1895, ascendente á $8,982, correspondieron á los Estados Unidos $2,834, ó sea una tercera aproximadamente, miéntras que en 1896 el comercio de relojes de pared del Uruguay en general, ascendió á $13,608, de cuya cantidad $7,006, ó sea cerca de la mitad, correspondían á los Estados Unidos.

VENEZUELA.

Nuevo Ferrocarril.

Bajo la dirección de la compañía denominada Coro and La Vela Railroad and Improvement Company, ha sido construido entre el puerto de la Vela y el pueblo interior de Coro, una nueva línea ferrocarrilera que se inaugurará en breve. En el contrato para la construcción de esta obra, al cual se hizo referencia en el Boletin correspondiente al mes de diciembre de 1894, se estipulaba que dicha línea había de quedar abierta al servicio público el 20 de octubre de 1897. La cooperación entusiástica de los capitalistas de los Estados Unidos y Venezuela interesados en la empresa, ha hecho posible la terminación de la obra en el tiempo estipulado; y el buen resultado de esta empresa queda evidenciado en el hecho de que está siendo objeto de seria consideración una proposición que se ha presentado para la prolongación de la línea hasta Maracaibo. Todo el material necesario para la construcción de una línea de tal importancia y magnitud está ya en poder de los iniciadores, de modo que los trabajos de construcción empezarán tan pronto como se llenen ciertas formidades indispensables.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIÃO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

VOL. V. OUTUBRO DE 1897. No. 4.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS. IV.*

MEXICO, A AMERICA CENTRAL E AS ANTILHAS.

No primeiro desta serie de artigos chamou-se a attenção para o desenvolvimento já alcançado nas relações commerciaes entre os Estados Unidos e os paizes latino-americanos, que, por via-ferrea ou por vapor, estão situados dos Estados Unidos a uma distancia comparativamente curta. Demonstrou-se que o Mexico, a America Central e as Antilhas se acercam irresistivelmente ao seu grande vizinho do norte, não somente como a um mercado lucrativo para seus productos, mas tambem como a uma fonte economica de onde se pode receber o que necessitam. Honduras britannica, colonia de uma grande potencia europea, acha de maior proveito traficando com os Estados Unidos que com a Grã Bretanha e sua dependencia do mercado norte-americano vai tornando-se rapidamente quasi absoluta. Já recebe dos Estados Unidos duas vezes mais productos do que recebe da Grã Bretanha e mais do que de todos os outros paizes combinados. Até hoje os mercados britannicos continuam a receber a maior parte dos seus productos, mas com o desenvolvimento do commercio em frutas, para as quaes Nova Orleans é um ponto de distribuição, estas condições

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no Boletim de Julho de 1897, paginas 1–8.

sem duvida se cambiarão. Actualmente o páo campeche e o mogno constituem os principaes productos de exportação da colonia, mas os preços baixos e o augmento nos gastos de producção indicam que estes artigos, que são os principaes recebidos pela Grã Bretanha, diminuirão necessariamente. As bananas e a gomma de mascar são exportadas exclusivamente para os Estados Unidos, e ainda que a producção deste ultimo artigo pode chegar a extinguir-se dentro de poucos annos, é provavel que no proximo futuro haverá um augmento nas exportações destes dous productos para os Estados Unidos.

É importante notar que este augmento no commercio com os Estados Unidos é attribuido pelo Sr. MORLAN, Consul dos Estados Unidos em Belize,* ao melhoramento das facilidades de transporte—um facto que prova a verdade do que se tem insistido muitas vezes nestes artigos, isto é, que um dos principaes factores do desenvolvimento do commercio é o melhoramento dos transportes por mar e por terra. "Este augmento do commercio," diz o Consul MORLAN, "foi muito favorecido pelo augmento do numero de vapores que navegam entre a colonia e os Estados Unidos, e dos quaes ha agora uma linha que faz serviço semanal a Nova Orleans e outra que o faz cada quinze dias a Mobile. Os vapores da 'Atlas Line' tocam regularmente neste porto, e em connexão com os da 'Tweedy Line,' dão nos duas linhas regulares para Nova York. A linha de vapores para Nova Orleans é a unica que leva a bandeira americana, mas pode-se dizer que os negocios e a administração da outra linha são americanos. Não ha duvida de que o grande commercio dos Estados Unidos com esta secção do paiz é devido quasi inteiramente aos numerosos e rapidos meios de communicação, e parece-me que este é um grande argumento em favor de que se dêm subsidios a linhas de navegação americanas que façam viagens a paizes para donde ha falta de linhas directas de communicação."

É devido ao hom serviço de vias-ferreas e vapores entre os Estados Unidos e o Mexico que as relações commerciaes entre os dous paizes têm augmentado constantemente, apezar de certas preoccupações e dos obstaculos de tarifa e das differenças de lingua e de raça. Pela primeira vez se estão aproveitando effec-

*Veja-se seu relatorio annual em data de 26 de Novembro de 1896, nas Relações Commerciaes dos Estados Unidos, Vol. I, pag. 437.

tivamente as vantagens geographicas. A distancia da cidade de Mexico a St. Louis por via-ferrea é de 2,500 milhas e a distancia a San Francisco é a mesma. Os preços de frete da cidade de Mexico a Chicago, Indianapolis, Louisville, Detroit, Cincinnati, Cleveland, Buffalo, Pittsburg, Philadelphia, Nova York, e outros centros importantes se têm reduzido ao minimo pela concurrencia. Do porto de Vera Cruz a Nova York, a distancia por agua é somente de 2,068 milhas, e de Tampico, de 1,956 milhas. Ha linhas de vapores commodos que navegam regularmente entre estes portos. Outros vapores mantêm a communicação com Galveston, Nova Orleans, Mobile, e outros pontos da costa do Golfo. Vera Cruz e Tampico estão a quasi 6,000 milhas de Barcelona, na Hespanha, e se exigem vinte e quatro dias para chegar a Liverpool, dando uma grande volta. É evidente, portanto, que as vias naturaes do commercio são as que existem entre o Mexico e os Estados Unidos e que resultarão a estes dous paizes grandes vantagens em proporção a que se desenvolvam e melhoram estas vias.

As estatisticas recentemente dadas pelo Sr. THOMAS T. CRITTENDEN, consul geral dos Estados Unidos na cidade de Mexico,* mostram que os Estados Unidos, com esforços comparativamente pequenos, já enviam quasi a metade das importações e recebem tres quartos das exportações do Mexico. Com o desenvolvimento das facilidades de transporte, não ha duvida de que esta troca de productos pode ser muito augmentada. Um manufactureiro proeminente de Cincinnati, o Sr. CHARLES DAVIS—presidente da Davis and Egan Machine Tool Company—demonstrou este facto vigorosamente n'um discurso pronunciado na cidade de Mexico quando estava alli como Presidente de uma Commissão da Associação Nacional de Manufactureiros. "O Mexico," disse elle "é um paiz rico em productos que os nossos commerciantes desejam comprar, e as nossas lojas e fabricas estão promptas a fornecer os milheiros de artigos que o Mexico pode necessitar para o desenvolvimento de seus grandes recursos. * * * Os Estados Unidos compram extensamente dos paizes estrangeiros certos artigos, que naturalmente, não se podem produzir dentro dos limites do nosso proprio paiz. Muitas destas commodidades são productos natu-

* Vejam-se as Relações commerciaes dos Estados Unidos, Vol. 1, pag. 404.

raes do Mexico, taes como borracha, as varias gommas de commercio, hervas medicinaes, mineraes, madeiras raras e páos de tinturaria. Além destes productos naturaes, compramos grandes quantidades de café, tabaco, fibras para tecidos, frutas e nozes de todas as classes e qualidades que não se podem produzir facilmente no Mexico."

Os seguintes algarismos, tirados de relatorios officiaes da alfandega para o anno de 1895, mostrarão o valor total de nossas importações dos artigos mencionados e a pequena quantidade que compramos no Mexico.

Artigos.	Outros paizes.	Do Mexico.
Borracha	$18, 300, 000	$55, 000
Gommas	13, 300, 000	594, 000
Hervas medicinaes e páos de tinturaria	8, 200, 000	88, 000
Café	95, 000, 000	6, 000, 000
Tabaco	14, 700, 000	13, 000
Fibras	13, 300, 000	4, 300, 000
Frutas e nozes	16, 300, 000	117, 000
Total	178, 100, 000	11, 167, 000

"A tabella anterior indica que compramos do Mexico somente seis por cento dos artigos mencionados. Parece evidente a opportunidade para augmentar a venda de productos mexicanos nos Estados Unidos, e não se pode duvidar que a vossa producção é capaz de alcançar um desenvolvimento cem vezes maior que o que actualmente tem sem que se chegue ao limite do que podeis produzir.

"Quanto aos productos que os Estados Unidos têm de offerecer ao Mexico," continuou o Sr. Davis, "os Estados Unidos actualmente compram sessenta e cinco por cento dos productos que o Mexico offerece para exportação. Quaes são os productos que exportamos para o Mexico em pagamento das nossas compras? Pagamos o trinta e cinco por cento com os productos de nossas lojas e fabricas e o resto em dinheiro. Isto não é devido a que o Mexico não tenha necessidade de machinas e manufacturas de varias classes. É simplesmente porque o Mexico recebe a maior parte das suas importações de paizes europeos. E' evidente que essa troca desigual causa muitos incommodos e perdas desnecessarios no trafico. A economia aconselha naturalmente que se re-

duza o custo dos transportes tanto de dinheiro como de mercadorias. Si, no commercio com os Estados Unidos, ha um saldo annual de $17,000,000 em favor do Mexico, por que levar este dinheiro para o Mexico e de alli remettel-o para a Europa em pagamento de mercadorias que podiam ser compradas nos Estados Unidos? Ainda que faço a pergunta, comprehendo perfeitamente a causa deste estado de cousas. E' porque a extensão e a qualidade dos nossos productos são pouco conhecidas no Mexico. Sempre que as nossas machinas têm entrado em concurrencia com as da Europa, o resultado tem sido em nosso favor. Hoje vendemos aos mineiros da Africa do Sul uma grande parte das machinas empregadas no desenvolvimento desta região."

É o cargo especial da Secretaria das Republicas Americanas, da Associação Nacional de Manufactureiros, dos Museus de Philadelphia, do Club Hespanhol de St. Louis, das Associações de Exportação de Nova York, e das varias agencias estabelecidas nos Estados Unidos, fazer saber aos commerciantes e fabricantes de cada paiz as opportunidades para a troca de productos, e para facilital-a não ha nada tão effectivo como o desenvolvimento das facilidades de transporte. As estradas de ferro não servem somente para levar os productos, mas tambem para espalhar informações commerciaes por toda a parte. Educam ao mesmo tempo que enriquecem. Por meio das estradas de ferro, os mercados assim como os povos põem-se em contacto mais estreito. Pode-se dizer o mesmo, em maior ou menor escala, das linhas de vapores. O Mexico já tem mais que 7,000 milhas de estradas de ferro, construidas dentro dos ultimos trinta annos. O seu progresso tem sido maravilhoso e continuará ainda com rapidez, a medida que se obtenham os beneficios resultantes destas estradas de ferro. Hoje pode-se ir de Nova York á cidade de Mexico por tres linhas de estradas de ferro e atravessar todas as partes daquelle paiz; amanha não existirá um ponto na Republica donde não se possa ouvir o silvo da locomotiva. Aproveitar-se das vantagens que se apresentam para estabelecer relações commerciaes mais estreitas entre os dous paizes é um dever tão obvio que parece que é somente necessario chamar para elle a attenção dos commerciantes das duas Republicas. O grande valle do Mississippi, sobretudo, deveria encontrar nisto sua chave de ouro que lhe abrirá as portas do commercio. As possibilidades que offerece o continente,

induzem a seus habitantes a consagrarem-se a um commercio por tanto tempo desconhecido ou descuidado.

Si as emprezas de transporte estiverem auxiliadas por um systema judicioso de reciprocidade, não haverá limites ao desenvolvimento de um trafico mutuo e lucrativo, estimulado, como se verá, pela estreiteza de relações entre os povos e o melhor conhecimento que os uns terão dos outros. As tarifas dos dous paizes impõem direitos sobre os productos de cada um, o qual offerece uma base para concessões vantajosas. Os Estados Unidos podiam com vantagem, na minha opinião, remittir ou modificar os direitos sobre os couros, tabaco, metaes e frutas do Mexico, com a condição de que este paiz diminua os direitos impostos sobre as manufacturas que alli não se produzem, e não é possivel duvidar que dous Governos tão amigos e tão desejosos de augmentar o commercio entre os dous paizes, chegarão prompto a um arranjo que seria muito approvado pelos povos dos dous paizes. O habil e progressivo Presidente do Mexico, o General Porfirio Diaz, tem mostrado frequentemente um espirito muito amigo para com os Estados Unidos, e se crê que está muito em favor de que se estabeleça alguma classe de reciprocidade commercial. Pode-se assumir que a administração do Presidente McKinley é igualmente interessada em remover todos os obstaculos ao desenvolvimento do commercio, porque se annuncia que o Presidente publicará em breve uma proclamação concedendo ás mercadorias que venham aos Estados Unidos em navios mexicanos, a mesma isenção de direitos differenciaes que a concedida pelo Mexico a mercadorias importadas em navios dos Estados Unidos. Como o Mexico já abrogou seus direitos differenciaes sobre mercadorias importadas em navios de vela, e não impõe direitos sobre mercadorias importadas em vapores, a resolução do Presidente McKinley removerá muito prompto sem duvida o que parece agora como um obstaculo ameaçador do commercio. Si o mesmo espirito se estendesse a um novo ajuste das relações aduaneiras entre os dous paizes, não poderia haver difficuldade seria em chegar a um accordo permanente que augmentaria a troca de productos sobre bases equitativas e liberaes, á satisfação geral.

As mesmas considerações são applicaveis aos Estados Centraes da America. Não somente está augmentando constantemente o trafico com os Estados Unidos pelo desenvolvimento dos trans-

portes, mas as instancias se multiplicam ultimamente de que se apreciam mais as grandes vantagens que têm de resultar de manter relações mais estreitas com a Republica do norte. Acaba de annunciar-se que uma concessão foi feita por Honduras, a um syndicato de capitalistas dos Estados Unidos para a construcção de uma estrada de ferro interoceanica ao travez deste paiz e para o estabelecimento de uma linha de vapores na costa do Atlantico da America Central. O Sr. Paul Wiesike, consul dos Estados Unidos em Managua, communica que o Presidente Zelaya veria com prazer si se construisse com capital americano, uma estrada de ferro do interior de Nicaragua até a costa do Atlantico e que a este fim está disposto a fazer favoraveis concessões. São bem conhecidos a amizade de Costa Rica para com os Estados Unidos e o espirito progressivo daquella Republica. Nos ultimos annos os Estados Unidos têm excedido á Grã Bretanha no trafico com Costa Rica, que até o anno de 1894 recebia a maior parte das suas importações dos manufactureiros britannicos. Em toda a parte da America Central, o espirito de empreza, a industria e o capital americanos são excedendo a toda concurrencia. Chegou o momento no desenvolvimento commercial, tão muito tempo esperado, em que se deveriam tomar medidas energicas para remover todos os obstaculos que se encontram no seu caminho. Não é um objecto de simples especulção, mas um facto dizer que os Estados Unidos estão no começo de um grande desenvolvimento si querem aproveital-o.

Nas Antilhas, com a unica excepção de Cuba, as condições são ainda mais favoraveis. As colonias britannicas exportam para os Estados Unidos productos no valor de mais de $11,000,000 e importam manufacturas e artigos alimenticios no valor de cerca de $10,000,000. Muitas dellas são practicamente dependentes dos Estados Unidos para os meios de subsistencia. Pela reciprocidade muitas manufacturas que actualmente ellas compram da Europa poderiam ser importadas dos Estados Unidos. Os transportes por preços baixos augmentariam muito o volume do commercio. Durante os ultimos dous annos, os capitaes dos Estados Unidos foram empregados em grande escala em Santo Domingo, e a extensão de suas operações á vizinha Republica de Haiti é somente uma questão de tempo. Pode-se esperar que as forças economicas resolverão as desordens de Cuba, e que esta ilha fertil

será posta outra vez em estreitas relacões com os Estados Unidos. Quando um ou outro dos partidos tenha esgotado suas forças na luta, chegar-se-ha a um arranjo da questão, ainda que os Estados Unidos não conseguirão, como não é provavel, a effectuar um ajuste no interesse de humanidade e de accordo com os principios que são tão caros a todo verdadeiro americano. Ainda sob as actuaes condições, tem se dado já um passo relativo ao estabelecimento da reciprocidade. Apezar da pouca vontade que com frequencia tem manifestado o Governo hespanhol em fazer concessoões aos Estados Unidos, se annunciou por cabo que foi feita uma nova tarifa da alfandega para Cuba, que reduz os direitos sobre quasi todas as mercadorias importadas dos Estados Unidos.

A proximidade dos Estados Unidos ao Mexico, America Central e ás Antilhas suggeriria naturalmente este grande e fertil campo como theatro para o primeiro grande movimento da industria e do commercio. Procurei demonstrar, que, com esforços parciaes e espasmodicos, já se têm alcançado resultados que indicam até donde se poderia chegar si o Governo e os interesses commerciaes dos Estados Unidos cooperarão de uma maneira intelligente, e aproveitarão em toda a sua extensão das vantagens naturaes que se apresentam. As disposições sobre reciprocidade contidas na nova tarifa offerecem á administração do Presidente McKinley os meios de remover os obstaculos do commercio, que sem duvida serão aproveitados com habilidade. Os fabricantes e exportadores dos Estados Unidos têm somente de augmentar seus esforços em quanto se refere ao trafico com os paizes de que aqui se trata. Já occupam uma parte deste campo, e podem facilmente adiantar suas avançadas e fazer desta região a base de suas operações afim de receber todo o commercio da America Latina. Para obter um bom exito, é preciso que levar á empreza o mesmo espirito de liberalidade e tentativa que têm servido para construir as grandes linhas de transportação com seus ramaes que se estendem para todas as partes da União, e estudar as necessidades de seus freguezes latino-americanos com o mesmo cuidado com que têm estudado as de seus freguezes dos Estados Unidos.

Joseph P. Smith

SITUAÇÃO FINANCEIRA NO BRAZIL.—I

Os Estados Unidos do Brazil occupam, entre as Republicas do mundo, quanto á extenção de territorio o segundo lugar, e quanto á população, o terceiro. De facto, antes da acquisição da Alaska, que addicionou 531,000 milhas quadradas ás 2,970,000 milhas quadradas que compunham a area dos Estados Unidos em 1868, a area do Brazil com as suas 3,209,878 milhas quadradas excedia a area dos Estados Unidos em 239,878 milhas quadradas. A area do Brazil contêm 229,910 milhas quadradas mais do que a area Europeia das seis grandes potencias da Europa—Russia, Allemanha, Austria-Hungria, França, Grã-Bretanha e Italia. Com sua população avaliada em 75,000,000 os Estados Unidos occupam o primeiro lugar, a França com seus 38,517,975 vem em segundo lugar e o Brazil com 16,500,000 em terceiro.

Com uma costa no Atlantico de 4,000 milhas, e tendo por limitrophes todas as Republicas Sul-Americanas excepto o Chile, e completando a sua fronteira ao Norte com os limites das Guyanas Ingleza, Hollandeza, e Franceza; servidos por um systema fluvial de 50,000 milhas de aguas navegaveis, de que são principaes desembocaduras o Amazonas e o Prata; com varios climas, terras baixas e planaltos, apropriados á cultura de todos os productos da terra; providos de mineraes de toda a sorte, cobertos de immensas florestas de madeiras valiosas; produzindo já sete decimos do café do mundo, e quatro quintos da borracha, os Estados Unidos do Brazil na sua condição de paiz por desenvolver, aguardam apenas capital e immigração para repetirem na parte meridional de nosso continente o progresso magico dos Estados Unidos da America.

Ganhando com a Corte Portugueza em 1808 a vantagem de tornarem-se centro da administração do Reino; elevados em 1815 á dignidade de Reino Unido com Portugal; independentes desde 1822, e Republica Federal desde 1889, com uma experiencia de tres quartos de seculo de Governo Constitucional, dos quaes 67 annos do padrão constitucional Inglez, com uma corôa, um parlamento e uma administração centralizada, e os ultimos 8 annos do padrão Norte Americano sob o regimen presidencial; devotados por inclinação nacional á cultura das artes e das sciencias e com uma

litteratura propria que data dos tempos coloniaes, e conta entre seus escriptores—poetas, romancistas, historiadores, philosophos, naturalistas, publicistas, e entre seus artistas—esculptores, pintores, actores, compositores e musicos, os Estados Unidos do Brazil, têm o direito de se considerarem á frente da civilização latina em nosso continente.

Semelhante paiz que atravessa neste momento uma situação financeira cheia de interesse, prende a attenção de todos os cultores da sciencia social, e é nosso proposito appresentar resumidamente aos leitores alguns dados para o conhecimento de sua presente condição financeira, suas difficuldades e remedios possiveis.

I.

DIVIDA PUBLICA.

No seu relatorio annual ao Presidente da Republica, na abertura da sessão do Congresso deste anno, o Sr. BERNARDINO DE CAMPOS, Ministro da Fazenda do Brazil, fornece os seguintes dados acerca da divida da Republica.

No fim do anno de 1896, a divida externa consolidada do Brazil subia a £35,261,700, em vez de £35,706.700, no fim do anno de 1895. Houve uma amortização, durante o anno passado, de £445,000, por meio de compras de titulos na praça que acarretou uma despeza de £319,538, representando cerca de 71 por cento do valor nominal dos bonds. O Governo do Brazil tem tanto mais razão para continuar activamente na amortização de sua divida externa quanto seus titulos se acham depreciados e realiza no seu resgate, á quotação actual, consideravel beneficio.

A divida externa compõe-se das seguintes parcellas:

Emprestimo de 1883 a 4½ por cento	£3, 528, 400
Emprestimo de 1888 a 4½ por cento	5, 535, 300
Emprestimo de 1889 a 4 por cento	18, 756, 000
Emprestimo de 1895 a 5 por cento	7, 442, 000
Total	35, 261, 700

É'preciso accrescentar a esta somma o emprestimo a 5 por cento da Estrada de Ferro do Oeste de Minas, pelo qual o Governo é responsavel e sobe á quantia nominal de £3,536,300. Com esta addição a divida externa sobe a um total de £38,798,000, ou á

taxa de cambio de 27 dinheiros por milréis 344,872 contos em ouro.

A divida interna consolidada subdivide-se em divida em ouro e divida em papel-moeda.

A divida interna em ouro compõe-se das seguintes parcellas:

	Contos
Emprestimo de 6 por cento de 1868	11, 782
Emprestimo de 4½ por cento de 1879	24, 679
Emprestimo de 4 por cento de 1889	18, 350
Apolices de 4 por cento (renda perpetua) pagavel em ouro	124, 655
Total, contos	179, 466

A divida interna em papel-moeda compõe-se das seguintes parcellas:

	Contos.
Apolices de 4 por cento (renda perpetua)	119
Apolices de 5 por cento (renda perpetua)	364, 769
Emprestimo de 5 por cento de 1895	104, 987
Total, contos	469, 876

Reduzindo-se esta divida em papel-moeda a ouro, á taxa de cambio de 9 dinheiros por milréis, acha-se como resultado 156,585 contos em ouro, ou, com a divida interna em ouro, 336,051 contos em ouro.

Sommando juntamente as duas dividas interna e externa consolidadas, temos:

	Contos.
Divida externa (£38,798,000)	344, 872
Divida interna	336, 051
Total em ouro, contos	680, 923

Ou £76,000,000.

A esta divida consolidada deve-se addicionar a divida fluctuante, que se compõe das seguintes parcellas:

	Contos.
Dividas anteriores a 1827 e não inscriptas	136
Apolices do Thesouro	5, 278
Fundos de orphams	14, 412
Depositos de ausentes, etc	3, 676
Depositos de caixas Economicas	66, 246
Depositos de Montepio	570
Depositos publicos	6, 565
Depositos diversos	177, 532
Total, contos	274, 415

ou, á taxa de cambio de 9 dinheiros por milréis 91,500 contos em ouro, equivalente a £10,000,000.

Addicionada ás dividas externa e interna consolidadas, a divida fluctuante eleva o total da divida publica do Brazil a 772,423 contos em ouro, ou £86,000,000.

Até aqui temos appresentado os dados da divida publica propriamente dita, mas ainda é necessario levar em conta a circulação fiduciaria de cuja totalidade a Republica assumiu a responsabilidade.

No fim do anno de 1896 o papel-moeda do Governo em circulação subia a 371,641 contos, que reunidos á emissão dos bancos (340,714 contos), cuja responsabilidade o Governo assumiu, representa uma circulação total de 712,355 contos, equivalente, á taxa de cambio de 9 dinheiros por milréis, a 237,450 contos em ouro ou £26,600,000.

Esta circulação fiduciaria eleva a divida a 1,009,873 contos em ouro ou £112,660,000 ou $547,527,600. Com uma população de 16,500,000 a divida *per capita* é de $33.18.

A esta divida passiva da Republica do Brazil deve-se oppôr uma divida activa, cujos elementos não é facil avaliar em algarismos em sua totalidade. O relatorio do Ministro da Fazenda enumera os seguintes:

	Contos.
Estradas de ferro da União, cujo arrendamento se projecta e cujo valor é estimado no relatorio de 1896 em mais de	500, 000
Divida da Republica do Uruguay	22, 279
Divida da Republica do Paraguay	138
Divida dos Estados da Bahia e de Pernambuco por garantia de juros pagos pelas suas estradas de ferro £1,871.568 ou	23, 782
Divida do Banco da Republica	180, 000
Depositos de garantias dos bancos de emissão	100, 000
Total em papel-moeda, contos	826, 199

Estas poucas parcellas já representam 826,199 contos em papel-moeda ou 275.399 contos em ouro, isto é, mais do que uma quarta parte da divida publica do paiz. Outros valores do dominio publico, taes como terras, edificios nacionaes, e linhas telegraphicas as quaes todas pertencem ao Governo, bem como toda outra propriedade federal não são aqui mencionados.

Salvador Mendonça

COLOMBIA.

[4º Supplemento ao Nº 90, Maio de 1897.]

I.—DECISÃO DO MINISTERIO EM DATA DE 6 DE FEVEREIRO DE 1897, RECTIFICANDO UMA OMISSÃO NO TEXTO DA LEI Nº 160, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1896.

[*"Diario oficial* Nº. 10257, de 9 de Fevereiro de 1897.]

Em consequencia de uma omissão no texto da lei Nº 160, de 28 de Dezembro de 1896, publicada no *"Diario Oficial"* Nº 10233, de 12 de Janeiro de 1897,[1] a dita lei deveria ser concluida do modo seguinte:

O unico paragrapho ao Art. 4 deverá ser expressado assim:

"PARAGRAPHO.—As estipulações da presente lei não modificarão o regulamento do Ministerio da Fazenda, em data de 6 de Julho de 1895, relativo ao regimen applicavel, sob a tarifa, á importação de artigos destinados á empreza electrica mencionada no dito regulamento, taes artigos sendo isentos da taxa addicional estabelecida em virtude da presente lei."

II.—CIRCULAR DO MINISTERIO DA FAZENDA NO. 27829, DE 27 DE FEVEREIRO DE 1897, RELATIVA Á APPLICAÇÃO DA LEI NO. 160, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1896.

[*Diario oficial* No. 10273, de 27 de Fevereiro de 1897.]

O augmento e a diminuição dos direitos de importação, como providos nos artigos 1, 2, 3, e 4, da lei No. 160, de 1896,[1] entrarão em vigor no dia 19 de Abril de 1897, conforme aos artigos 205 da Constituição e 61, 62, 64, e 65 da lei No. 149 de 1888.

O referido augmento será calculado nos direitos estabelecidos pela lei No. 36 de 1886,[2] sem considerar as suas modificações, e a somma assim obtida deverá ser accrescentada aos direitos que actualmente se levantam de accordo com a dita lei No. 36 e suas modificações subsequentes, sujeita ás estipulações do artigo 4 da dita lei No. 160. A este total deve ser accrescentada a taxa addicional de 25 por cento, estabelecida em virtude do artigo 1 da lei No. 88 de 1886, e do artigo 1 da lei No. 185 de 1896.

DESCOBRIMENTO DE DEPOSITOS DE CARVÃO DE PEDRA.

O Sr. C. F. Z. CARACRISTI nos informa do descobrimento de certos depositos de carvão de pedra nos arrebaldes de Cartagena. Fallando destes depositos elle diz:

Os terrenos de carvão de pedra estão situados no Departamento de Bolivar, Republica da Colombia, perto do Rio de Sinu, no territorio conhecido com o

[1] Veja-se 3º supplemento ao No. 90. [2] Veja-se a tarifa No. 90.

nome de Savanas e estão distantes da bahia de Cispata de 8 a 12 milhas. As seguintes são as distancias approximadas das cidades adjacentes: Cartagena, 48 milhas; Barranquilla, 120 milhas; Santa Marta, 168 milhas; Colon, 240 milhas; Port Limon, 410 milhas; Jamaica, 480 milhas; Nova York, 1,840 milhas.

O Sr. CARACRISTI diz que os terrenos de carvão de pedra comprehendem uma area de 215,000 geiras, e calcula que contenham 300,000,000 toneladas de carvão de pedra. Todo este territorio foi concedido sob titulo hespanhol, aos Indios de San Andres, tribu indigena e independente de não mais de 11,000 pessoas. Estes Indios são pacificos e industriosos, sendo sua occupação principal a criação de gado. Exportam-se annualmente 75,000 a 100,000 cabeças. O Sr. CARACRISTI tem a concessão dos ditos terrenos de carvão de pedra pelo prazo de 48 ánnos a favor da companhia de que elle é representante.

O Consul SMYTHE, fallando deste assumpto diz: Recebi uma amostra deste carvão que parece de boa qualidade. Os veios têm de 1 a 10 pés de grossura. As camadas compõem-se de pedra areienta de ardosias decompostas e ardosia de 1 pollegada a 1 pé de grossura.

O Sr. CARACRISTI diz que o custo de tirar uma tonelada de carvão de pedra será o seguinte: Mineração, 40 centavos; manipulação, 20 centavos; transporte para o mar, 60 centavos; total, $1.20.

Encontra-se tambem o carvão na costa ao sul da bahia de Cispata. Este consiste em carvão anthracite e betuminoso de boa qualidade. Visto que este deposito é muito distante dos principaes portos colombianos, não se acha prudente exploral-o ao presente.

MEXICO.

LEI RELATIVA AOS MONUMENTOS ARCHEOLOGICOS, ETC.

O Governo do Mexico expediu um decreto executivo para o fim de proteger e preservar os monumentos archeologicos do paiz e de prohibir a exportação das antiguidades, idolos ou manuscriptos do Mexico, sem autorisação legal.

No decreto, os monumentos archeologicos são definidos como as ruinas de cidades, casas grandes, cavernas, fortificações, palacios, templos, pyramides, pedras gravadas ou com inscripções, e em geral todos os edificios que, sob quaesquer circumstancias, sejam

de interesse no estudo da civilisação e da historia dos antigos habitantes do Mexico.

O decreto estipula que será feito um mappa completo dos caracteristicos archeologicos do paiz. A destruição ou o damno a estes monumentos constituem uma offensa contra a lei e será punida com prisão e mulcta.

O artigo 6 de decreto é o seguinte: As antiguidades, manuscriptos, idolos, amuletos e os demais objectos ou bens do Mexico que sejam de interesse no estudo da civilisação e historia dos aborigines e antigos habitantes da America e especialmente do Mexico, não podem ser exportados sem autorisação legal.

NICARAGUA.

LISTA DE MINAS, SEU VALOR E SITUAÇÃO.

N'um officio dirigido ao Ministerio de Estado, em data de 10 de Maio, o Sr. Paul Wiesike, Consul dos Estados Unidos em Managua, inclue a seguinte lista das minas de Nicaragua:

Por um decreto executivo recente todos os materiaes necessarios para os fins mineiros são admittidos livres de direito.

Minas de Nicaragua.

Minas e donos.	Valor das minas.	Valor total da propriedade.	Situação e endereço.
San Francisco Mining Syndicate.	$750, 965	.....	San Luiz, Departamento Léon.
Felber, Frederico.....	900	.....	San José de Anilali.
Calderon, Erasmo.....	30, 000	.....	Somato, Nueva Segovia.
Companhia Mineria San Juan...	2, 500	$8, 500	Jiraro, Nueva Segovia.
Companhia Mineria Del Golfo...	9, 500	29, 500	Do.
Ganero, Rodolfo	3, 500	5, 730	Do.
Randales, Ramón	15, 000	24, 300	Do.
Avendaño, Dolores.....	5, 000	6, 100	Granada.
Etienne & Wells.....	20, 000	41, 700	Do.
Edo, Feullebais & Compa..	2, 000	9, 800	Do.
Gonzales, Augustin.....	3, 000	7, 418	Do.
Guerrero, Benicio.....	5, 000	23, 075	Do.
Chambers, J. C., deposito de J. Rogers.	50, 000	55, 710	Libertad.
Johns, Frank.....	6, 000	.....	Departamento Chontales.
Jimenez, Rosario.....	1, 500	3, 325	Do.
Jarguesson, H.....	8, 000	.....	Do.
Kauffmann, Frederico	3, 500	.....	Do.
Testamentaria de Miguel Lotz...	18, 000	31, 140	Do.
Meynard, Emilio	25, 000	.....	Do.
Carhiarotti, Pietro	10, 000	44, 412	Do.
Vyver, F.....	9, 600	....	Do.
Whitford, Manuel	1, 000	5, 527	Do.

PERU.

A seguinte informação relativa ás condiçoes commerciaes e industriaes do Peru, é extrahida d'um relatorio geral sobre este paiz para 1896, submettido ao Ministerio dos Negocios Estrangeiros da Inglaterra pelo Consul Alfred St. John:

IMPORTAÇÕES.

	Valor.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
Da Grã Bretanha	6, 289, 386	5, 893, 204	4, 350. 972	4, 115, 213
Da Allemanha	2, 865, 760	2, 642, 484	1, 957, 938	1, 800, 105
Do Chile	2, 497, 000	2, 383, 000	1, 470, 450	1, 479, 820
Da França	1, 576, 587	1, 389, 398	1, 033, 356	1, 028, 803
Dos Estados Unidos	1, 323, 876	1, 124, 905	837, 562	802, 106
Da Italia	445, 624	413, 232	293, 691	298, 352
Do Brazil	440, 880	443, 152	483, 820	485, 139
Da Belgica	468, 971	687, 988	489, 485	411, 522
Da China	539, 273	447, 677	326, 322	308, 649
Do Equador	92, 799	86, 476	54, 389	57, 612
Da Hespanha	109, 612	89, 508	54, 387	61, 728
Da Australia	49, 801	143, 392	108, 774	92, 592
Da India	48, 782	248, 452	217, 548	102, 880
Do Uruguay	217	1, 711	.....	94, 900
Da Republica Argentina	2, 171	893	6, 526	3, 096
De outros paizes	250, 600	326, 281	50, 049	601, 119
Total	17, 001, 339	16, 322, 055	11, 735, 269	11, 743, 636

Exportações.

	Valor.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
Para Grã Bretanha	5, 811, 973	10, 601, 366	9, 425, 900	6, 660, 000
Chile	5, 207, 090	2, 551, 000	3, 402, 549	3, 537, 930
Allemanha	1, 111, 454	1, 232, 762	1, 028, 280	768, 000
Colombia	706, 340	1, 539, 579	1, 371, 040	840, 000
França	534, 235	580, 449	531, 278	372, 600
Equador	813, 979	502, 274	514, 140	360, 000
America Central	686, 400	257, 280	250, 070	120, 000
Estados Unidos	278, 016	1, 029, 284	908, 314	1, 014, 000
Brazil	269, 415	303, 716	335, 636	369, 099
Italia	3, 663	55, 620	47, 986	33, 606
Belgica	26, 474	272	171	.....
Uruguay	340	28, 646	.....	.....
Republica Argentina	1, 315	.....	.....	.....
Outros paizes	1, 206, 454	1, 286, 879	1, 269, 281	683, 400
Total	16, 657, 148	19, 969, 127	19. 084, 645	14, 758, 635

Agora se importam os instrumentos de furar e ferramentas de carpinteiro dos Estados Unidos em maior escala do que no passado. Os commerciantes do Peru preferem receber estes artigos dos Estados Unidos por causa do seu aperfeiçoamento, barateza e modo de empacotar. Os arados de mão se importam tambem dos Estados Unidos, porque parece que o fabricante inglez, ou não pode ou não quer fabricar a classe de arados que se procura neste paiz. As folhas de aço de qualidade inferior, mas que servem o fim a que se destinam, agora se importam dos Estados Unidos por um preço menor do que se paga pelas folhas de ferro provenientes da Inglaterra. As fechaduras de porta são artigos importantes mas dizem que as fechaduras inglezas exportadas para este paiz são de feitio antiquado e mais caras do que as fechaduras americanas, allemães e francezas do mesmo padrão. A fechadura americana parece bem aperfeiçoada, ou pelo menos, bem envernizada, emquanto que o artigo inglez parece muito mal.

Já se mencionou que o modo de empacotar é cousa muito importante. Não se pode duvidar que as ferramentas e ferragens importadas dos Estados Unidos e da Allemanha pelo Peru são empacotadas de melhor modo que os artigos inglezes. Parece facil de cuidar de taes particularidades insignificantes, si é verdade que o bom exito ou a perda de negocios, muitas vezes depende de circumstancias inconsideraveis.

Agora raras vezes se importam as cervejas inglezas, porque são fortes demais e custam muito mais do que as cervejas da Allemanha e da Noruega, que são muito procuradas no Peru. Importava-se ha trinta annos grande quantidade de cerveja ingleza de Bass, Alsops e Tennant, e não se importavam as cervejas da Allemanha. Agora dá-se o contrario. Importam-se as cervejas inglezas em pouca quantidade. Importa-se a cerveja preta ingleza de Dublin e de Londres, mas as ordens são insignificantes. De certo é de admirar que os cervejeiros britannicos não possam fabricar a qualidade de cerveja que se exige na America do Sul pelos que não se oppõem a pagar alto preço pela cerveja estrangeira.

Pode ser util, talvez, dizer que todas as machinas que se importarem para fins agricolas ou mineiros ou para fabricas, fundições e industrias semelhantes são livres de direito. Seria mais exacto dizer que todas as machinas são livres do que os machinismos,

porque a expressão na tarifa é "Maquinas" e nao "Maquinaria;" e para ficarem exemptas de direito devem ser importadas por inteiro (mas não necessariamente com as partes juntas uma a outra) porque, quando se exportarem separadas as partes de machinas, ficam sujeitas a direitos de importação.

ASSUCAR.

O assucar é o producto principal do Peru, mas a producção não tem tanta importancia como no passado. O periodo mais prospero foi de 1873 a 1878, quando a producção annual foi de cerca de 100,000 toneladas, no valor de mais de £2,000,000. A canna de assucar é cultivada na costa do Peru desde a latitude 3° á latitude 18°. Em quasi todos os valles dentro dessa zona se encontram os terrenos de canna. Segundo boa autoridade, a producção total das fabricas de assucar em 1894 foi a seguinte:

	Quantidade.		Quantidade.
Fabrica de—	*Toneladas.*	Fabrica de—	*Toneladas.*
Piura	300	Ica	2,700
Lambayeque	10,000	Arequipa	1,400
Libertad	22,750	Tacna	250
Ancachs	4,200		
Lima	31,000	Total	72,600

A superficie real cultivada é calculada em cerca de 90,000 geiras, mas si forem considerados os campos e as outras terras pertencentes ás fazendas, calcula-se que a area total dedicada á industria de assucar é duas vezes maior. Ha 62 fabricas de assucar e 21 fabricas de concreta e de chancaca. Foram organisadas differentes companhias estrangeiras de assucar. Essas companhias não são consideradas com favor, porque absorvem uma industria que no passado foi governada quasi exclusivamente pelos Peruanos, mas, é facto, que muitas plantações foram salvas de ruina completa por serem emprehendidas por essas companhias. As mais importantes são as chamadas Cartavio, no valle de Chicama, perto de Trujillo, e a companhia peruana de fazendas de assucar, ambas registradas em Londres; a casa Grande, uma companhia allemã, e Roma, uma empreza italiana, que estão situadas tambem no valle de Chicama. Calcula-se em cerca de £3,500,000 o capital total empregado na industria de assucar, incluindo-se as terras, as

machinas e o capital que actualmente se usa. Diz-se que o numero de todos os empregados dessa industria é de 24,000. Na região central do Peru a canna de assucar é cultivada em alguns dos valles fundos e quentes, mas limita-se a producção ás exigencias do mercado local, que são necessariamente pequenas. No interior os preços variam muito. Na costa, um quintal de assucar vale somente 10 xelins mas em Huanuco vende-se um quintal por £1, em Ayacucho por £2 e em Cuzco por £2-10. A area cultivada é pequena; os trabalhadores são os indios prediaes, que são pagos em cacáo e em bebidas espirituosas. Os trabalhadores livres recebem cerca de 40 centavos por dia.

O total da producção annual da região se calcula em cerca de 1,750 toneladas, de que muito se usa na distillação de bebidas espirituosas crúas.

Na região tropical ou a léste se acham pequenos terrenos de canna de assucar em muitas partes destes grandes territorios, mas por causa da população espalhada que mora alli e a impossibilidade de encontrar mercado para o producto, a producção é insignificante. Calcula-se em cerca de 360 toneladas. Por conseguinte, a producção total do Peru pode ser dada do modo seguinte:

	Quantidade.
	Toneladas.
Região da costa	72, 600
Região central	1, 730
Região tropical	360
Total	74, 690

Segundo um relatorio recebido do Sr. Dalamau, vice-consul interino inglez em Salaverry, parece que a producção em 1895 dos conhecidos valles de Chicama e Santa Catalina, foi a seguinte:

Artigos.	Quantidade.
	Toneladas.
Assucar	27, 034
Concreta	1, 532

O Sr. DALAMAU calculou a producção para 1896 em:

Artigos.	Quantidade.
	Toneladas.
Assucar	30, 000
Concreta	2, 000

Necessitam-se tres condições para melhorar a industria de assucar do Peru: as machinas mais aperfeiçoadas, e por conseguinte um maior capital, os methodos mais scientificos e um maior numero de trabalhadores. Os trabalhadores chinezes e negros estão gradualmente se extinguindo, e é difficil substituil-os porque os habitantes do interior não querem trabalhar na costa, onde muitas vezes tornam-se tisicos. A questão do trabalho é o mais importante de todos os problemas que têm de ser resolvidos.

MINERAÇÃO.

Ha na lista official 3,475 estabelecimentos mineiros, incluindo-se os metaes de todas as classes (principalmente a prata) e o petroleo, mas todos estes não estão sendo trabalhados. Cada estabelecimento paga uma taxa por semestre de 15 soles. A renda dessa taxa se entrega á Escola de Minas de Lima. Com a excepção de barras de ouro e de prata, os metaes assim como as moedas são exemptos de direitos de exportação. O valor total dos mineraes exportados pelo Peru, é de cerca de 7,000,000 soles por anno, que é quasi duas vezes mais do que foi ha cinco annos. Uma grande parte deste augmento é devida á introducção do systema chamado "lixiviação."

Uma Sociedade Nacional de minas foi organisada ha pouco em Lima para representar e promover seus interesses mineiros. Tendo um caracter semi-official, semelhante ao que uma camara de commercio possue, será um meio util para a discussão com o governo de reclamações e de outros assumptos semelhantes de interesse mineiro.

OURO.

Os depositos auriferos do Peru são em toda probabilidade de grande importancia, mas a industria de ouro tem sido muito des-

cuidada no passado. Alguns dos districtos onde se encontram as mais ricas jazidas ou alluviões de ouro são de accesso muito difficeis. Na região amazonica encontra-se o ouro em muitos lugares bem conhecidos, mas o clima, a falta de trabalhadores, e de amizade dos indios, são alguns dos principaes obstaculos que se encontram.

No relatorio do Sir CHARLES E. MANSFIELD, publicado no anno de 1890, na serie miscellanea (No. 167), notam-se os principaes depositos auriferos do Peru. Este officio interessante que foi compilado de fontes muito dignas de confiança, contem quasi todas as informações que se podem obter sobre este importante assumpto.

A informação dada em seguida é o resumo de um officio escrito com o fim de ser inserido neste relatorio pelo Sr. E. J. PREW, engenheiro inglez, que acaba de voltar de Carabaya. A sua descripção, sem duvida, contem a informação mais recente e mais exacta que se pode obter sobre este assumpto:

Pode ser util fazer algumas observações sobre este assumpto como prefacio, por indicar as vias pelas quaes pode-se chegar aos districtos de ouro.

Na seguinte relação de distancias se pode confiar como muito exacta:

Lugares.	Tempo (Dia).	Distancia.
Por vias-ferreas:		*Milhas.*
Mollendo-Arequipa	1	107½
Arequipa-Juliaca	1	189
Juliaca-Santa Rosa	1	82
A cavallo:		
Santa Rosa-Nuñoa	1	18
Nuñoa-Palca		10
Palca-Macusaní	1	27
Macusaní-Coaza	1	42
Coaza-Saco	1	15
A pé:		
Saco-Sachapata	½	12
Sachapata-Tambo Pata	1	2
Tambo Pata-Tambo Pampa		
Tambo Pampa-Coquiní		
Coquiní-Rio de Inambarí	½	.....

Do Rio de Inambari pode chegar-se a qualquer ponto do districto de Carabaya. O trafego deste ponto é feito tambem a pé. Dá-se acima o tempo exigido para a viagem, mas raras vezes quererá uma pessoa fazer toda a viagem sem passar alguns dias em algumas das principaes estações; porém, é absolutamente necessario assim fazer para obter carregadores indios e guias afim de levarem as mercadorias e outras cousas necessarias destes lugares, porque é impossivel adquirir essas cousas no interior. Em geral, os caminhos não são máos até chegar a Saco, ainda que em certos lugares estão longe de ser bons. A elevação varia

de 4,336 metros em Macusani a 3,783 metros em Coaza, e Saco tem quasi a mesma elevação que Coaza.

O clima é muito bom, as chuvas são abundantes, mas aqui não se encontram as febras, ainda que é realmente um clima tropical. A temperatura varia de 70° Fahr. á noite a 90° Fahr. na sombra durante o dia, e 130° Fahr. ao sol. Isto é a média, mas certamente ha excepções quando faz mais frio e mais calor.

Quasi todas as classes de madeira crescem, taes como páu ferro, nogueira, mogno, e varias classes de páus brandos, mas por causa de falta de machinas de serrar, tem ponco valor como pranchas, ainda que nos casos de necessidade estas são serradas á mão, mas servem admiravelmente para columnas de minas e postes e esteios de casas. Quasi todas estas são simples cabanas sem soalho e ordinariamente são em forma pyramidal com esteios de postes ou palmeiras. Raras vezes as frentes ou lados são cubertos, mas fazem-se bons telhados de folhas de palmeira para guardar-se das chuvas. É surprehendente, entretanto, quão commodas podem ser feitas essas cabanas. As outras casas são construidas acima do chão e sobre postes, mas estas pertencem ordinariamente á gente de meios ou aos donos de minas.

Pode-se dizer que a vida animal é rara, posto que se possa mais ouvil-a que vel-a na densa floresta; dos passaros o mais abundante é o papagaio que se vê de todas as côres e matizes e dos animaes o mais commum é o macaco. Nos caminhos da montanha que conduzem a Inambari encontram-se a vicunha, alpaca, gamo, biscacho, perdiz, pato, etc.

Os indigenas chamados "Chunchos" raras vezes se encontram. São perfeitamente barbaros e em muitos casos, os viajantes têm sido surprehendidos e mortos por elles; suas armas são arcos e frechas feitos de páu ferro. É de presumir que, quando a civilisação entrar nestas regiões, os Chunchos ou Indios retirar-se-hão mais para o interior.

PETROLEO.

A industria de petroleo no norte do Peru originou-se ha trinta annos, tendo sido descuberto o oleo ao fazerem-se excavações para agua na fazenda de Mancora, situada perto de Payta. Desde este periodo seis differentes emprezas foram organisadas, mas até agora sem resultados satisfactorios. Duas fabricas de kerosene existem nesta costa; o kerosene fornece uma luz escura, produz fumaça e não pode ser comparado com o kerosene Americano, que se vende pelo preço de 8 a 9 soles por caixa, emquanto deve-se vender aquelle pelo preço de 2 soles e 50 centavos a 3 soles por caixa de 10 galões, e serve somente para a illuminação de ruas. As varias emprezas têm gasto de £4.000,000 a £5,000,000, sem receber em caso algum rendimento proporcional. Centenas de poços foram abertos, com o resultado que alguns corriam espontaneamente e outros por meio de bombas, encontrando-se o oleo na profundidade

de 250 a 600 pés, mas todos ficavam esgotados depois de durarem pouco tempo. As pessoas competentes dos Estados Unidos examinaram cuidadosamente o terreno situado ao norte e ao sul de Payta, e deram como sua opinião, que apezar de muitas indicações favoraveis, que a superficie mostra em todo o districto, não é provavel achar-se oleo em grande quantidade.

BORRACHA.

A borracha é o producto principal que se exporta da região amazonica do Peru. Segundo as estatisticas publicadas aqui por um jornal financeiro, a quantidade exportada em 1894 foi de 1,294 toneladas no valor de £179,437, mas segundo o relatorio do Sr. RHIND sobre a producção, commercio e finanças dos Estados do Amazonas e Pará para 1895, a quantidade da borracha exportada do Peru pelo Pará durante este anno foi de somente 783 toneladas, no valor de cerca de £145,000. Sem duvida, o relatorio do Sr. RHIND é correcto. Parece que houve recentemente uma grande diminuição na exportação deste producto, porque em 1890 umas 1,163 toneladas foram exportadas por via do Pará.

ALGODÃO.

O Sr. Vice-Consul BLACKER faz o seguinte relatorio:

A cultura de algodão no districto de Piura está inteiramente dependente das inundações dos rios de Chira e Piura, que irrigam em pequena escala como fazia o rio de Nilo no Egypto antes que o curso de suas aguas fosse regulado por medidas artificiaes.

As inundações de importancia têm lugar em períodos de 6 a 8 annos, quando cada nesga de terra aproveitavel é plantada por seu proprietario com algodão e logo que as plantas tomam raiz, estas procuram a humidade produzida pela inundação, que retira-se gradualmente da superficie a uma profundidade de 12 ou 15 pés, até encontrarem a humidade produzida pelas aguas filtradas do rio quando ao seu nivel natural. As plantas produzem duas colheitas por anno, em Junho e em Dezembro, e continuam a produzir duas colheitas até outra inundação occorrer, quando são cortadas e novas plantadas no seu lugar.

O algodão de Piura é de fio comprido e grosso comparado com o algodão americano, que é de fio liso e curto, e se usa na Inglaterra e nos Estados Unidos para misturar com as fazendas de lã, e geralmente se vende por preço que é duas vezes mais do que o preço por que se vende o algodão americano. A cultura de algodão por meio de irrigação artificial, foi experimentada e teve máo exito, por causa, em grande parte, da falta de segurança das margens do rio, que são sujeitas a serem destruidas e a corrente do rio a ser mudada conside-

ravelmente no espaço de 24 horas. Varias emprezas foram infelizes por causa destas circumstancias. O fundo do rio é arenoso; o solo superficial em geral não é denso, e por conseguinte, fica saturado facilmente pelas inundações e é arrastado pelo rio, deixando uma margem esteril. O algodão exportado do Peru em 1895 foi calculado em 4,500 toneladas, no valor de £118,000.

CAFÉ.

A producção do café vai augmentando, e promette ser um dos principaes artigos do Peru. O districto que produz o café em grande escala compõe-se dos valles de Chanchamayo, Perené, Paucarbambo e Rio Colorado, todos sendo em communicação por caminhos com a aldêa de La Merced, a habitação mais oriental nesta parte do Peru. A baixa no valor deste producto durante o anno de 1896 causou naturalmente muitos temores entre os productores; porém, este temor não parece ser bem baseado, porque, sendo de qualidade superior o café que produzem, uma alta de preços pode occorrer em qualquer momento. As difficuldades principaes são os meios de transporte e trabalho, ambos os quaes são sem duvida, graves impedimentos.

Durante o anno de 1895, o total do café exportado do Peru foi de cerca de 1,066 toneladas. As exportações dos districtos de Huanuco e Chanchamayo em 1896 montaram a 704 toneladas. A producção durante o anno de 1896 deve ter sido igual, pelo menos, á de 1865, mas ainda não se sabe quantas toneladas foram exportadas de Pacasmayo, Pisco e Salaverry durante o anno passado.

COMMERCIO DE LÃ.

Um jornal peruano publicou estatisticas para mostrar que o commercio de lã foi diminuindo, e pediu ao governo que investigar-se a causa dessa baixa, num dos mais importantes ramos da producção nacional. Tem-se tomado muito trabalho em achar dados de fontes particulares para saber si havia motivo para tal asserto, mas a informação obtida e que é absolutamente exacta, mostra que não. Durante os 15 ultimos annos a exportação média de alpaca por anno foi de cerca de 30,000 fardos, do peso de 350 a 400 libras. Todos estes embarques vão para a Grã Bretanha. Não foi possivel obter informação semelhante relativa á lã de carneiro, mas não se crê que as exportações tenham diminuido durante os ultimos annos.

COCAINA.

Ha dez fabricas de cocaina no Peru; 5 em Huanuco; 1 no districto de Monzon; 1 no districto de Puzuzo; 2 em Lima; e 1 em Calláo. Diz-se que a producção deste alcaloide precioso tem diminuido. Essa diminuição é explicada pelo facto de que sua extracção é mais barata no estrangeiro, como se vê pelo augmento das exportações de folhas de coca.

A tabella seguinte mostra a quantidade e o valor da cocaina exportada de 1891 a 1895:

Anno.	Quantidade.	Valor.
	Kilos.	*Libras.*
1890	1, 730	346, 000
1891	3, 215	643, 000
1892	4, 550	910, 000
1893	2, 357	471, 800
1894	4, 716	943, 200
1895	3, 407	600, 940

A quantidade e o valor das folhas de coca exportadas de 1891 a 1894 foram os seguintes:

Anno.	Quantidade.	Valor.
	Kilos.	*Libras.*
1891	128, 543	241, 473
1892	388, 465	574, 396
1893	390, 955	707.792
1894	372, 360	706, 586

MILHO.

O milho é cultivado em grande escala no Peru, onde é o principal alimento dos Indios, que são calculados em cerca de 2,000,000. De facto a melhor qualidade é cultivada na região das montanhas. O milho obtido de Urubamba, no districto de Cuzco é bem conhecido e tem sido exposto na Europa. O milho de Arequipa é tambem de qualidade superior. Na provincia de Chancay, onde se usa essa planta para engordar os porcos, e no valle de Arequipa, usa-se guano para sua cultura.

SAL.

Agora está prohibida a importação de sal no Peru. Um direito de 5 centavos por kilogramma foi imposto em 1896 sobre o sal

nacional destinado a fins domesticos, e de 1 centavo sobre o sal destinado a fins manufactureiros, porque neste caso não é proprio para fins culinarios. O Estado reserva o direito de exportar este artigo. A renda dessa taxa onerosa deve ser accrescentada ao fundo cobrado para o fim de pagar ao Chile a quantia estipulada no tratado de paz entre o Peru e o Chile, no caso de serem restituidas áquella Republica, as provincias de Tacna e Arica. A cobrança dessa taxa foi resistida pelos Indios em algumas partes do districto de Ayacucho. Por conseguinte, graves desordens têm occorrido.

Segundo os dados officiaes a quantidade de sal exportada annualmente é de cerca de 6,000 toneladas, e o consumo domestico annual é de cerca de 35,000 toneladas.

VINHAS.

Este ramo de agricultura está adquirindo muito importancia no Peru. Cultiva-se a vinha no districto de Lima em pequena escala, mas nos districtos de Ica e de Moquequa ha grandes areas de vinhas.

As uvas de moscatel são cultivadas em grande escala no districto de Moquequa, e de seu sumo faz-se uma bebida muito estimada, chamada "Italia." Usa-se muito uma bebida inferior, chamada "Pisco." Essas bebidas são transportadas ordinariamente em vasilhas de barro da forma de amphora. Exporta-se a bebida Italia para as republicas vizinhas, e se tem mandado para a Europa em pouca quantidade. Ao principio não é apreciada, mas os que gostam de bebidas espirituosas a acham agradavel em pouco tempo. Tem aroma delicada e propria, e é muito provavel que, quando se torne mais conhecida na Europa, será apreciada. Fabricam-se tambem neste paiz os vinhos vermelhos e brancos e seu consumo é muito grande. São baratos, mas os vinhos vermelhos geralmente são de qualidade muito inferior. São acidos demais. Podem-se beber com prazer os vinhos brancos mas são susceptiveis de grande melhoramento. É verdade que todos os vinhos vermelhos fabricados de uvas cultivadas na costa do Pacifico ao sul são, ou acidos demais ou pesados demais pelo excesso de alcohol, emquanto alguns dos vinhos brancos podem ser classificados como muito bons.

Sendo excessivo o direito sobre os vinhos estrangeiros a maior parte da população que bebe vinho, tem de satisfazer-se com

vinho acido. A Bolivia comprehendeu a vantagem de permittir a seus habitantes beberem bons vinhos, e reduziu o direito sobre os vinhos francezes a um direito muito insignificante. Como resultado podem-se obter bons vinhos em La Paz por um preço moderado, emquanto no Peru uma garrafa de vinho superior é luxo limitado á gente de meios. Seria bom que este paiz adoptar-se a mesma lei que a Bolivia neste caso. Os productores de vinhos acidos naturalmente se queixariam desta interferencia com sua industria, mas o publico a apreciaria.

TRIGO.

Importam-se 40,000 toneladas de trigo do Chile todos os annos. Diz-se que o trigo do Canadá é superior ao do Chile, mas o preço de transporte do Chile pelos navios a vela, que é somente 4 soles por tonelada, assim como o caracter da moeda em que se paga o producto, que é somente 17½d. por dollar de ouro, não permittem presentemente concurrencia estrangeira. Pois, muitas vezes fallava-se de um accôrdo commercial e reciproco entre o Chile e o Peru, como um dos meios de ajustar as questões entre os dous paizes, afim de admittirem livres de direito seus respectivos productos. Apezar de difficuldades que parecem quasi insuperaveis, o estabelecimento de uma linha entre o Canadá e esta parte do mundo, e mudanças em outras condições, podiam no futuro dar-lhe a opportunidade de fazer concurrencia com o trigo do Chile, e, por conseguinte, deve-se prestar attenção a este assumpto.

OPIO.

É de admirar que, não obstante diminuir rapidamente o numero dos Chinezes residentes no Peru, o consumo de opio parece ir augmentando. A unica explicação é que o commercio de contrabando que, como se sabe é sustentado neste artigo, foi combatido de modo consideravel. A tabella seguinte mostra o numero de kilogrammas importados de 1887 a 1882:

Anno.	Quantidade.	Anno.	Quantidade.
	Kilos.		*Kilos.*
1887.....	15, 284	1890..... ..	31, 865
1888.....	24, 474	1891.....	24, 120
1889.....	19, 391	1892.....	30, 683

COMPANHIAS DE SEGUROS.

O Congresso de 1895 votou uma lei prohibindo ás companhias de seguros de negociar no Peru, a menos que 30 por cento do capital empregado neste paiz fosse depositado em apolices, moeda de contado ou acções n'uma companhia de boa posição. Antes de votar essa lei todas as companhias de seguros estrangeiras que têm agencias em Lima pediram ao Congresso que não fosse transformado em lei o projecto que foi posto n'aquelle tempo em discussão, mas seu pedido não foi attendido. Por conseguinte 28 companhias, das quaes 20 eram companhias inglezas, retiraram suas agencias.

FABRICAS NACIONAES E TRABALHO DE COOLIES.

Ha poucas fabricas neste paiz que merecem ser mencionadas. Uma das mais importantes é a fabrica da Companhia Peruana de Vitarte, fabricante de algodão, situada perto de Lima. Em 1895 a producção foi de 2,750,000 jardas. Ha em Lima uma fabrica de pannos que, segundo se diz, faz bom negocios, mas não se conhece a sua producção annual. Ha tambem fabricas de tecidos em Ica e Arequipa.

Ha varias fabricas de cerveja no Peru. Ha uma em Lima pertencente a uma companhia ingleza, que faz negocios em grande escala.

Ha tambem na capital fabricas de biscoutos, sabão, phosphoros e outras fabricas diversas.

ESTADOS UNIDOS.

COMMERCIO COM OS PAIZES LATINO-AMERICANOS. RELAÇÃO MENSAL DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇOES.

A seguinte é a relação mensal mais recente, compilada por Worthington C. Ford, chefe da Repartição de Estatistica do Ministerio da Fazenda, mostrando o commercio entre os Estados Unidos e os paises latino-americanos. A relação é dada para o mez de Julho de 1897, e corrigida até Setembro de 1897. Deve-se explicar que os algarismos das varias alfandegas, mostrando as importações e exportações de um só mez não são recebidos no

Ministerio da Fazenda até quasi o dia 20 do mez seguinte, e perde-se algum tempo necessariamente em sua compilação e impressão. Por conseguinte, as estatisticas para o mez de Julho, por exemplo, não são publicados até os primeiros dias de Setembro. Espera-se, portanto, que com a cooperação especial da Repartição de Estatistica, o Boletim Mensal poderá fornecer a seus leitores os algarismos dos principaes artigos do commercio latino-americano, antes de sua publicação official pelo Ministerio da Fazenda.

Importações e Exportações, Julho de 1897.

IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS NOS ESTADOS UNIDOS.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Páu campeche (toneladas)—				
Mexico	43	$1, 390	557	$17, 657
As Antilhas britannicas	225	4, 380	1, 144	19, 009
Outras Antilhas	2, 352	47, 926	988	16, 379
Carvão betuminoso—				
Mexico	5, 480	12, 062	10, 719	21, 358
Coco ou cacão crú (libras)—				
As Antilhas britannicas	644, 201	64, 393	325, 061	33, 241
Outras Antilhas	56, 745	4, 132	145, 032	13, 562
Brazil	95, 014	9, 389	108, 270	10, 748
Outras Republicas, S.A.	1, 182, 070	107, 558	1, 377, 124	133, 288
Café—				
America Central	1, 238, 126	190, 152	3, 444, 231	492, 607
Mexico	941, 484	167, 105	1, 340, 615	172, 507
As Antilhas	292, 697	40, 154	295, 128	36, 226
Brazil	27, 740, 220	3, 503, 583	32, 385, 694	2, 439, 266
Outras Republicas S. A	7, 152, 483	1, 066, 704	6, 589, 257	909, 319
Algodão em rama—				
America do Sul	42, 082	4, 764	96, 483	11, 364
Henequen—				
Mexico	3, 857	245, 358	5, 052	322, 716
Bananas—				
America Central		135, 300		132, 040
As Antilhas britannicas		244, 979		231, 267
Cuba		103, 413		
America do Sul		58, 498		76, 391
Ilhas de Hawaii		8, 419		3, 781
Laranjas—				
Mexico		3, 937		683
As Antilhas britannicas		110		223
Cuba				
Couros e pelles (libras)—				
America Central	112, 942	14, 013	129, 161	17, 323
Mexico	617, 596	68, 359	948, 279	114, 246
As Antilhas	393, 962	24, 622	736, 798	63, 320
America do Sul	2, 255, 163	440, 386	3, 228, 475	544, 585
Borracha crúa (libras)—				
America Central	88, 713	33, 068	52, 209	21, 892
Mexico	12, 951	4, 349	8, 682	2, 760
As Antilhas	2, 431	916		

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS NOS ESTADOS UNIDOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Borracha crúa (libras)—Continúa.				
Brazil	825, 230	$321, 235	1, 788, 872	$841, 276
Outras Republicas, S. A.	101, 697	40, 619	56, 690	22, 768
Chumbo em linguados ou em barras (libras)—				
Mexico	15, 122, 573	144, 896	227, 742	5, 490
Assucar não superior ao nº 16, de padrão hollandez—				
Mexico	552, 811	7, 355	59, 225	523
As Antilhas britannicas	29, 506, 537	584, 478	16, 939, 427	300, 203
Cuba			4, 072, 389	82, 501
Outras Antilhas	71, 201, 076	1, 498, 802	11, 208, 282	205, 803
Brazil	2, 727, 252	42, 214		
Outras Republicas, S. A.	35, 638, 340	678, 955	21, 672, 819	447, 944
Tabaco em folha (libras)—				
Mexico	25, 046	7, 421	54, 081	18, 101
Cuba	262, 498	108, 626	141, 527	184, 191
Mogno (M pés)—				
America Central	516	13, 823	9	740
Mexico	965	34, 603	367	17, 678
Cuba	14	600		
Outras Antilhas			2	184
America do Sul	4	175	10	778
Lã (da America do Sul)—				
Classe I (roupa)	233, 212	16, 230	836, 166	91, 860
Classe II (lã penteada)			80, 564	9, 391
Classe III (tapetes)	899, 982	91, 562	764, 817	67, 142

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS.

Instrumentos de agricultura—				
Mexico		$9, 920		$10, 245
America Central e Honduras britannica		1, 292		463
Cuba		402		1, 056
Porto Rico				120
Santo Domingo		191		170
Outras Antilhas e Bermuda		692		321
Republica Argentina		24, 764		28, 479
Brazil		566		993
Colombia		930		493
Outras Republicas, S. A.		7, 044		10, 315
Livros, mappas, gravuras e outras publicações—				
Mexico		10, 227		15, 652
America Central e Honduras britannica		3, 380		1, 688
Cuba		7, 136		487
Porto Rico		68		69
Santo Domingo		67		37
Outras Antilhas e Bermuda		1, 656		1, 682
Republica Argentina		1, 137		316

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Livros, mappas, gravuras e outras publicações—Continúa.				
Brazil		$3,630		$21,380
Colombia		4,685		600
Outras Republicas, S. A.		7,155		2,171
Cereaes, milho (fangas)—				
Mexico	358,715	142,213	83,496	28,326
America Central e Honduras britannica	9,174	4,262	15,504	8,307
Cuba	101,098	39,269	20,923	7,713
Porto Rico				
Santo Domingo	18	12	105	40
Outras Antilhas e Bermuda	60,955	26,013	64,538	23,182
America do Sul	2,740	1,052	10,612	4,097
Trigo (fangas):				
America Central e Honduras britannica	9,771	7,172	5,350	4,861
As Antilhas e Bermuda	45	38	112	106
Outras Republicas, S. A.	140	94	379,892	310,288
Farinha de trigo (barris)—				
Mexico	1,604	5,576	1,499	5,884
America Central e Honduras britannica	29,475	105,900	16,070	70,293
Cuba	15,205	53,368	8,390	38,433
Porto Rico	5,020	17,756	16,200	69,740
Santo Domingo	2,154	8,178	3,836	17,933
Outras Antilhas e Bermuda	84,693	304,605	69,578	288,375
Brazil	78,778	314,242	48,530	219,849
Colombia	15,389	60,430	12,705	54,270
Outras Republicas, S. A	35,405	121,024	28,986	121,033
Carruagens, carros e partes de—				
Mexico		100,000		83,926
America Central e Honduras britannica		16,861		2,258
Cuba		335		336
Porto Rico		290		41
Santo Domingo		798		1,671
Outras Antilhas e Bermuda		10,241		6,221
Republica Argentina		6,407		2,050
Brazil		10,655		5,393
Colombia		2,001		1,007
Outras Republicas, S. A		3,414		8,816
Carvão de pedra (toneladas)—				
Mexico	17,743	57,508	27,041	88,832
America Central e Honduras britannica	221	960	226	967
Cuba	18,917	46,820	9,087	21,338
Porto Rico	1	6	4	27
Santo Domingo	377	1,671	16	105
Outras Antilhas e Bermuda	10,198	24,947	4,697	12,743
Brazil			3,493	19,212
Colombia			3,650	8,168
Outras Republicas S. A	107	401	498	1,198
Manufacturas de algodão (jardas)—				
Mexico	528,545	33,367	546,384	34,019

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Manufacturas de algodão (jardas)—Continúa.				
America Central e Honduras britannica	957, 555	$48, 415	895, 219	$48, 612
Cuba	4, 050	689	10, 368	1, 366
Porto Rico	10, 730	811	1, 700	228
Santo Domingo	219, 953	10, 569	155, 514	7, 459
Outras Antilhas e Bermuda	983, 328	53, 634	1, 025, 288	54, 495
Republica Argentina	362, 148	31, 139	258, 904	10, 754
Brazil	707, 863	54, 054	671, 716	41, 764
Colombia	570, 078	28, 059	346, 654	19, 401
Outras Republicas S. A	1, 873, 006	100, 416	1, 652, 010	77, 381
Roupa—				
Mexico		21, 552		20, 867
America Central e Honduras britannica		25, 878		20, 911
Cuba		5, 486		660
Porto Rico		73		142
Santo Domingo		3, 772		657
Outras Antilhas e Bermuda		7, 477		7, 352
Republica Argentina		4, 152		1, 108
Brazil		9, 200		5, 321
Colombia		2, 977		3, 816
Outras Republicas, S. A		4, 865		3, 210
Velocipedes e accessorios—				
Mexico		7, 265		8, 276
America Central e Honduras britannica		1, 748		880
Cuba		695		1, 197
Porto Rico		238		170
Santo Domingo		15		275
Outras Antilhas e Bermuda		3, 469		7, 441
Argentina		291		2, 893
Brazil		2, 527		
Colombia		2, 801		1, 536
Outras Republicas, S. A		5, 440		2, 533
Ferro e aço e suas manufacturas, materiaes de construcção, serras e ferramentas—				
Mexico		126, 055		84, 484
America Central e Honduras britannica		15, 365		6, 445
Cuba		5, 902		7, 672
Porto Rico		100		843
Santo Domingo		1, 578		959
Outras Antilhas e Bermuda		5, 745		4, 105
Republica Argentina		15, 820		11, 495
Brazil		21, 964		11, 319
Colombia		9, 977		9, 494
Outras Republicas, S. A		22, 999		21, 362
Machinas: Machinas de coser e accessorios—				
Mexico		10, 204		15, 891
America Central e Honduras britannica		5, 097		4, 605

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Machinas: Machinas de coser e accessorios—Continúa.				
Cuba		$511		$400
Porto Rico		193		544
Santo Domingo		240		39
Outras Antilhas e Bermuda		2, 706		2, 091
Republica Argentina		269		437
Brazil		13, 316		8, 600
Colombia		11, 577		7, 774
Outras Republicas, S. A.		9, 564		11, 336
Outras machinas—				
Mexico		4, 783		2, 566
America Central e Honduras britannica		193		50
Cuba		250		
Porto Rico				
Santo Domingo				
Outras Antilhas e Bermuda		801		336
Republica Argentina		1, 171		131
Brazil		189		676
Colombia		545		468
Outras Republicas, S. A.		359		478
Couros e suas manufacturas, couro para sola (libras)—				
Antilhas e Bermuda	2, 854	599	4, 079	741
America do Sul	1, 106	194	400	83
Outras classes de couro—				
Mexico		2, 356		885
America Central e Honduras britannica		420		
Cuba		13		513
Porto Rico		230		12
Santo Domingo		41		
Outras Antilhas e Bermuda		1, 000		496
Republica Argentina				
Brazil		4, 239		4, 850
Colombia		185		296
Outras Republicas, S. A.		491		728
Fornecimentos navaes (barris)—				
Mexico	327	1, 002	471	1, 067
America Central e Honduras britannica	1, 125	2, 891	397	1, 061
Cuba	554	1, 128	194	353
Porto Rico	6	11	23	44
Santo Domingo	286	811	353	695
Outras Antilhas e Bermuda	295	706	500	1, 038
Republica Argentina	210	409	200	400
Brazil	6, 454	12, 851	9, 223	19, 358
Colombia	1, 355	2, 679	401	831
Outras Republicas, S. A.	4, 969	10, 166	2, 207	4, 626
Agua-raz (galões)—				
Mexico	560	168	341	105
America Central e Honduras britannica	1, 041	334	222	72
Cuba	5, 053	1, 387	4, 036	1, 193

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Agua-raz (galões)—Continúa.				
Porto Rico	390	$122	90	$28
Santo Domingo	65	19	117	47
Outras Antilhas e Bermuda	1, 690	542	1, 543	480
Republica Argentina	35, 800	10, 395	24, 230	7, 974
Brazil	7, 140	1, 796	13, 300	4, 181
Colombia	840	314	276	95
Outras Republicas, S. A.	21, 265	6, 404	15, 915	5, 111
Oleos: Mineraes, crús, incluindo-se todos os oleos naturaes, sem considerar a gravidade (galões)—				
Mexico	797, 756	41, 806	787, 496	30, 979
Cuba	626, 370	37, 616	142, 000	9, 900
Porto Rico	110, 711	10, 328	150, 000	13, 635
Mineral, refinado ou manufacturado, incluindo-se naphtas, oleos illuminantes e lubrificantes, paraffina e outros productos de distillacão de pouca gravidade—				
Mexico	54, 285	10, 897	71, 113	13, 589
America Central e Honduras britannica	161, 755	18, 128	51, 040	6, 884
Cuba	3, 693	655	5, 605	718
Porto Rico	4, 102	643	21, 870	2, 484
Santo Domingo	15, 003	1, 794	162, 839	12, 709
Outras Antilhas e Bermuda	350, 189	35, 053	288, 167	24, 988
Republica Argentina	1, 176, 389	123, 332	220, 492	23, 012
Brazil	1, 145, 610	106, 803	1, 808, 632	137, 585
Colombia	114, 849	12, 238	51, 556	5, 662
Outras Republicas, S. A.	1, 052, 762	118, 281	472, 761	48, 619
Oleos vegetaes—de semente de algodão (galões)—				
Mexico	144, 198	27, 307	195, 604	36, 959
America Central e Honduras britannica	2, 805	796	114	41
Cuba	.....	.....	1, 523	427
Porto Rico	.....	.....	100	30
Santo Domingo	3, 787	1, 259	5, 431	1, 557
Outras Antilhas e Bermuda	78, 720	22, 002	64, 472	16, 982
Republica Argentina	2, 676	900	1, 239	353
Brazil	58, 189	16, 170	67, 995	19, 298
Outras Republicas, S. A	25, 147	7, 656	14, 317	4, 915
Paraffina e cera de paraffina (libras)—				
Mexico	131, 126	7, 591	137, 000	7, 029
America Central e Honduras britannica	48, 840	2, 986	23, 775	1, 236
Antilhas e Bermuda	.....	.....	8, 038	283
Brazil	28, 435	1, 715	17, 313	875
Outras Republicas, S. A.	18, 400	786	590	25
Provisões: comprehendendo-se carnes e productos de lacticinio—				
Carne de vacca, em latas—				
Mexico	13, 370	1, 463	11, 286	1, 411
America Central e Honduras britannica	16, 866	1, 881	25, 793	2, 969

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Provisões: comprehendendo-se carnes e productos de lacticinio—Continúa.				
Carne de vacca, em latas—				
Cuba	1, 824	127	300	23
Porto Rico				
Santo Domingo				
Outras Antilhas e Bermuda	37, 702	2, 868	36, 604	3, 256
Republica Argentina			1, 800	240
Brazil	20, 000	1, 636	3, 360	272
Colombia	5, 420	404	9, 602	817
Outras Republicas, S. A	23, 288	1, 805	8, 858	887
Carne de vacca, salgada ou em salmoura e preparada de outra maneira (libras)—				
Mexico	200	8		
America Central e Honduras britannica	50, 346	2, 323	56, 650	2, 718
Cuba	3, 400	131	6, 600	300
Porto Rico	400	16	4, 600	235
Santo Domingo	6, 800	241	2, 900	119
Outras Antilhas e Bermuda	841, 306	38, 863	529, 815	25, 219
Brazil	4, 700	223	1, 200	52
Colombia	20, 050	857	17, 250	779
Outras Republicas, S. A	641, 415	28, 427	198, 500	9, 656
Sebo (libras)—				
Mexico	129, 637	5, 096	68, 228	2, 856
America Central e Honduras britannica	346, 461	15, 749	173, 096	7, 292
Cuba	95, 938	3, 368	21, 250	650
Porto Rico				
Santo Domingo	93, 000	3, 604	110, 603	4, 062
Outras Antilhas e Bermuda	69, 476	2, 713	211, 617	8, 190
Brazil	3, 200	154	90, 836	4, 190
Colombia	19, 470	1, 072	37, 786	1, 645
Outras Republicas, S. A	50, 411	1, 893	10, 722	426
Toucinho (libras)—				
Mexico	9, 016	923	11, 241	906
America Central e Honduras britannica	19, 924	1, 263	32, 993	2, 325
Cuba	405, 160	24, 309	1, 195, 261	70, 316
Porto Rico	8, 271	495	22, 436	1, 239
Santo Domingo	785	41	1, 750	103
Outras Antilhas e Bermuda	27, 566	2, 019	37, 523	2, 903
Brazil	1, 341, 860	89, 401	1, 695, 195	102, 979
Colombia	1, 302	74	1, 541	27
Outras Republicas, S. A	36, 119	2, 217	26, 264	1, 970
Presunto (libras)—				
Mexico	20, 288	2, 336	13, 316	1, 540
America Central e Honduras britannica	30, 301	3, 149	20, 835	3, 040
Cuba	323, 421	30, 054	229, 136	23, 822
Porto Rico	31, 895	3, 257	50, 866	4, 620
Santo Domingo	3, 835	406	3, 125	361

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PORDUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Presunto (libras)—Continúa.				
Outras Antilhas e Bermuda	126, 169	12, 751	82, 932	7, 713
Brazil	2, 200	230	44	6
Colombia	12, 534	1, 061	16, 631	1, 298
Outras Republicas, S. A.	62, 560	6, 551	53, 209	6, 100
Carne de porco (libras)—				
America Central e Honduras britannica	139, 350	5, 712	97, 875	4, 392
Cuba	26, 000	968	45, 600	2, 319
Porto Rico	132, 200	5, 797	248, 000	15, 247
Santo Domingo	9, 700	424	3, 100	157
Outras Antilhas e Bermuda	2, 763, 450	127, 218	1, 735, 050	76, 362
Brazil	2, 400	133	5, 000	209
Colombia	11, 000	494	10, 000	548
Outras Republicas, S. A.	508, 800	23, 403	250, 000	11, 098
Banha (libras)—				
Mexico	384, 407	19, 011	363, 244	16, 645
America Central e Honduras britannica	276, 434	14, 558	272, 079	13, 059
Cuba	2, 369, 734	126, 679	2, 583, 523	116, 509
Porto Rico	128, 231	6, 424	218, 175	12, 378
Santo Domingo	34, 537	1, 924	32, 598	1, 673
Outras Antilhas e Bermuda	775, 896	44, 595	572, 899	32, 591
Republica Argentina	1, 276	75	2, 232	140
Brazil	836, 245	48, 001	1, 436, 340	78, 781
Colombia	321, 096	19, 170	2, 098, 176	13, 289
Outras Republicas S. A	1, 056, 133	59, 107	999, 888	54, 484
Oleo e oleomargarina (libras)—				
Mexico	600	60	.....	.....
America Central e Honduras britannica	.....	.....	1, 220	103
Porto Rico	.....	.....	.....	.....
Outras Antilhas e Bermuda	272, 610	27, 637	103, 850	9, 431
Colombia	5, 496	543	7, 230	630
Outras Republicas, S. A.	66, 500	7, 550	20, 700	2, 288
Manteiga (libras)—				
Mexico	19, 019	3, 049	19, 599	3, 227
America Central e Honduras britannica	25, 604	4, 211	29, 688	4, 497
Cuba	3, 935	704	2, 768	394
Porto Rico	.....	.....	6, 930	841
Santo Domingo	.....	.....	.....	.....
Outras Antilhas e Bermuda	157, 060	22, 993	124, 036	18, 413
Brazil	27, 160	3, 801	36, 921	4, 876
Colombia	12, 047	1, 539	15, 419	1, 987
Outras Republicas, S. A.	57, 571	7, 495	69, 348	9, 065
Queijo (libras)—				
Mexico	9, 707	1, 093	8, 690	985
America Central e Honduras britannica	12, 072	1, 308	15, 328	1, 733
Cuba	2, 460	464	10, 510	1, 407
Porto Rico	.....	.....	770	92
Santo Domingo	2, 360	190	1, 623	200
Outras Antilhas e Bermuda	66, 380	7, 382	73, 383	7, 577
Brazil	400	39	.....	.....

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Queijo (libras)—Continúa.				
Colombia	6,366	780	9,689	1,140
Outras Republicas, S. A.	15,167	1,756	11,619	1,374
Sementes—				
Mexico		1,468		296
America Central e Honduras britannica		716		201
Cuba		421		187
Porto Rico		140		
Santo Domingo				133
Outras Antilhas e Bermuda		222		171
Republica Argentina				2
Brazil				11
Colombia		621		137
Outras Republicas S. A		226		106
Assucar refinado (libras)—				
Mexico	15,978	898	22,262	1,083
America Central e Honduras britannica	153,499	7,098	104,616	4,847
Santo Domingo	200	10	3,774	174
Outras Antilhas e Bermuda	205,242	10,691	110,649	5,653
Republica Argentina				
Colombia	99,829	4,909	45,897	2,258
Outras Republicas S. A	5,642	285	11,188	679
Tabaco, não manufacturado (libras)—				
Mexico	136,733	11,303	269,404	17,011
America Central e Honduras britannica	17,397	2,043	5,480	542
Antilhas e Bermuda	294,117	26,979	238,354	23,649
Republica Argentina	10,000	800		
Colombia	3,433	438	1,300	132
Outras Republicas, S. A	123,163	9,691	171,853	13,997
Tabaco: charutos, cigarros e outras manufacturas de tabaco (M)—				
Mexico		2,954		757
America Central e Honduras britannica		7,762		994
Cuba		2,578		16,800
Outras Antilhas e Bermuda		18,800		14,388
Republica Argentina		3,445		
Brazil				
Colombia		308		100
Outras Republicas, S. A		4,545		4,573
Madeira e suas manufacturas: madeira não manufacturada; madeira serrada e cortada; troncos; outras classes—				
Mexico		36,423		16,187
America Central e Honduras britannica		17,299		3,341
Cuba		274		875
Outras Antilhas e Bermuda		336		101
Republica Argentina		758		461
Brazil		9,144		489
Colombia		200		1,831
Outras Republicas, S. A		1,010		15,015

Importações e Exportações, Julho de 1897—Continúa.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continúa.

Artigos e Paizes.	Julho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Manufacturas de madeira (mobilia)—				
Mexico		11,011		10,962
America Central e Honduras britannica		15,574		10,759
Cuba		1,718		1,674
Porto Rico		3,170		455
Santo Domingo		1,455		2,193
Outras Antilhas e Bermuda		11,735		10,056
Republica Argentina		2,800		592
Brazil		5,150		1,783
Outras Republicas S. A.		14,047		5,536
Colombia		4,597		2,225
Lã crúa (libras)—				
Mexico	286,258	21,190		

URUGUAY.

TRAFICO E COMMERCIO NOS ANNOS DE 1895 E 1896.

Extrahimos de um relatorio official sobre o trafico e commercio do Uruguay, dirigido ao Ministerio de Relações Exteriores da Grã Bretanha os seguintes paragraphos:

TRAFICO ESTRANGEIRO.

O total do trafico exterior da Republica do Uruguay no anno de 1895, foi de £12,325,478, de cuja somma £5,401,299 representa a quantia que se importou, e £6,924,179 a que se exportou.

As importações para o anno de 1895 mostram um augmento de £337,391 sobre as do anno de 1894, emquanto as exportações mostram uma diminuição de £220,374.

Comparando, portanto, o total do trafico exterior do paiz nos annos de 1894 e 1895, vê-se que no segundo destes annos houve um augmento de £117,017. Pode-se dizer tambem que houve um augmento gradual no trafico exterior do Uruguay durante os ultimos cinco annos, o que se verá pelas tabellas (Annexo A). Estes algarismos representam o valor official de todas as mercadorias despachadas nas alfandegas da Republica durante estes annos.

EXPORTACÃO.

As exportações deste paiz, com excepção do xarque e do extracto de carne de Liebig, consistem principalmente em materias primas, taes como lã, couros,

pelles de carneiro, crina e outros productos; exportam-se tambem agora os cereaes em quantidades consideraveis e pode isto adquirir importantes proporções no proximo futuro. A escassez de trabalhadores, portanto, é um serio inconveniente para o desenvolvimento da agricultura, que tem de ser retardada por muito tempo, si a immigração não vier salval-a.

XARQUE.

O numero de gado que se matou nos estabelecimentos de salga da Republica em 1895, foi maior que o do anno anterior e subiu a 869,500 cabeças. Durante o anno de 1894, o numero de gado que se matou para o mesmo fim foi 846,100. O augmento deve ser attribuido á maior quantidade de extractos de carne liquidos que se fazem agora para a exportação. O valor total do xarque preparado em 1895 foi de £1,047,132, e o do anno precedente foi de £1,216,813.

IMPORTAÇÃO.

Entre os paizes que importam mercadorias neste paiz, a Grã Bretanha occupa o primeiro lugar e suas importações são hoje tres vezes maiores que as de qualquer outro paiz.

Não é assim, portanto, quanto ás exportações, porque a Grã Bretanha occupa somente o terceiro lugar entre os paizes que fazem commercio com o Uruguay. A França occupa o primeiro e depois vem o Brazil. Este toma quasi todo o xarque que é o alimento da sua população negra, e a França, quasi toda a lã.

IMMIGRAÇÃO ESTRANGEIRA NO URUGUAY.

Outros paizes têm augmentado, sem duvida, seu commercio com o Uruguay durante os ultimos annos, mas deve-se lembrar que a immigração italiana e hespanhola, assim como tambem a franceza e a allemã em menor grão, têm trazido ao paiz os gostos e necessidades destas nacionalidades. Casas de commercio de ditas nacionalidades têm sido estabelecidas e estas importam em grande escala os productos que seus filhos exigem, mas geralmente traficam em artigos que não affectam o commercio britannico.

Não se deve suppôr que as referidas casas se limitam a importar os productos de seus respectivos paizes, porque muitas dellas agora importam directamente da Grã Bretanha as mercadorias quando não é possivel obter em seu proprio paiz em condições vantajosas, o artigo que necessitam.

O PROJECTADO PORTO DE MONTEVIDÉO.

O Governo do Uruguay tem contemplado, ha alguns annos, a construcção de um porto commercial em Montevidéo. Agora parece possivel a realização do projecto, si se encontrar alguem que queira acceitar a concessão e que possa encontrar os meios para levar ao cabo a construcção. Têm-se confiado os estudos e planos preliminares aos Senhores LUTHER e COMPANHIA, engenheiros constructores da Allemanha, os quaes os têm feito com muita habilidade. Sobre os ditos trabalhos o Sr. M. GUERRARD, engenheiro francez, e o Sr. M. KUMMER, engenheiro allemão, fizeram largos relatorios. Estes têm modificado tambem os planos e o projecto dos Senhores LUTHER e COMPANHIA notavelmente.

Outros engenheiros notaveis de varias nacionalidades além dos Srs. LUTHER e COMPANHIA, têm apresentado propostas para a construcção do porto de Montevidéo, mas parece que a preferencia foi dada a estes, e seus planos modificados têm sido preferidos pela commissão nomeada pelo Governo do Uruguay, e o futuro porto será construido provavelmente de conformidade com os citados planos.

Os varios projectos que têm sido apresentados ao Governo reconhecem como base, a construcção de diques e bacias interiores.

Calcula-se que para levar a cabo qualquer dos projectos que foram apresentados, se necessitaria um dispendio de £2,500,000 a £3,000,000.

Parece que no futuro serão construidos navios de grande tonelagem, e por conseguinte de muito calado. Montevidéo, porém, occuparia uma posição muito mais vantajosa que a de agora, com a condição de ter um porto adequado ãs necessidades do futuro.

Sabe-se que os navios de calado superior a 23 pés correm consideravel perigo de encalhar quando sobem pelo Prata até Buenos Aires, e, por conseguinte, si o projectado porto de Montevidéo offerecer um fundeadouro seguro e vantagens de doca para navios grandes, o futuro do porto de Montevidéo será garantido.

Do extenso relatorio dos Senhores GUERRARD e KUMMER sobre o projecto dos Senhores LUTHER e COMPANHIA tenho extrahido o que é necessario para fazer uma curta descripção.

O porto que se projecta pode ser representado do modo seguinte:

O primeiro dique começa na parte sueste da cidade de Montevidéo e vai em linha recta na direcção sueste para uma distancia de 720 metros; da extremidade deste, deixando um espaço de 820 pés para a entrada dos navios, sahe outro dique na direcção sudoeste o qual forma com o outro o porto.

A area assim comprehendida será de 362.5 geiras, e terá uma profundidade de 23 pés no porto de fóra. A entrada terá dous pharoes, um á extremidade de cada dique, e o canal que conduzirá á bacia interior será dragado até que tenha uma profundidade média de 23 pés. A bacia interior será protegida por outro dique de 4,000 metros de comprimento que servirá de abrigo á cidade, aos trapiches e docas. Da bacia interior até a entrada da bacia exterior pelo lado do mar, um canal de $1\frac{4}{5}$ milhas de comprimento será dragado constantemente para assegurar uma profundidade média de 23 pés.

Este projecto, si se levar ávante dará a Montevidéo um porto excellente, mas, como ja tenho dito, será uma obra custosa.

Parece que o porto de fóra servirá somente para fazer a transferencia de cargas no caso de navios que calem demasiado para poder entrar á bacia interior, ou, talvez, quando tenham a bordo muito pouca carga para Montevidéo.

Calcula-se, que sob circumstancias favoraveis, serão empregados oito annos, pelo menos, na construcção do porto segundo o projecto dos Senhores LUTHER e COMPANHIA. Portanto, uma vez que os diques principaes estejam concluidos, os navios serão protegidos contra os grandes mares produzidos pela violencia dos ventos chamados pamperos, e seguros do perigo de romper-se contra as rochas nas costas de Montevidéo. O plano official que acompanha a este relatorio dá uma idêa clara do que será o porto quando esteja concluido.

OBRAS PUBLICAS, ESTRADAS DE FERRO.

Uma nova secção da Estrada de Ferro de Léste ou Maldonado foi aberta ao serviço publico durante o anno de 1895.

Ultimamente o Governo tem tratado de levar a cabo certas obras publicas de menor importancia em alguns dos departamentos, taes como a canalisação do Passo de Almiron para facilitar a navegação do Rio Uruguay. Fizeram-se tambem caminhos, pontes, etc.

MOEDA.

É digno de notar que a Republica do Uruguay nunca adoptou a papel-moeda.

BANCO DA NAÇÃO.

Desde que quebrou o Banco Nacional em 1890, tem-se discutido muito a formação de um Banco do Estado. A empreza foi finalmente realizada e agora acha-se plenamente organisada com um capital de 5,000,000 pesos.

A renda aduaneira para o anno de 1896, foi de £2,183,547; comparada com a de 1895, que foi de £2,260,481, nota-se uma diminuição de £76,934.

IMPORTAÇÃO.

O total das importações para o anno de 1896, segundo a publicação official, montou a £1,857,674, e em 1895 o total foi de £1,916,533, que mostra uma diminuição de £58,859 para o anno de 1896.

COMMERCIO DO URUGUAY.

As seguintes comparações do commercio exterior do Uruguay podem ser de interesse áquelles que negociam com este paiz; segundo os dados officiaes, a população da Republica em 1885 foi calculada em 583,000 almas. O commercio exterior foi no valor de £10,750,958, de cuja somma £5,377,760 correspondiam á importações, representando por cabeça da população £18–8–6 e £9–4–6, respectivamente.

Em 1895 a população foi calculada em quasi 823,000 almas; o commercio exterior foi no valor de £12,157,412, de cuja somma £5,233,232 correspondiam ás importações, representando por cabeça da população £14–15–2 e £6–7–4 respectivamente.

Em 1885 o commercio exterior da Republica foi no valor de £10,750,958, e as rendas aduaneiras attingiram a £2,181,651, representando uma taxa de quasi 20 por cento.

Em 1895 o commercio exterior foi no valor de £12,157,412, e as rendas aduaneiras montaram a £2,181,524, representando uma taxa de 18 por cento.

Não é fora de lugar, talvez, dizer que a divida publica da Republica em 1885 foi de £12,803,041, ou quasi £21–19–2 por cabeça da população, e em 1896 attingiu a £25,212,766, ou £30–10 por cabeça.

MARCAS DE FABRICA.

Um decreto relativo ao registro das marcas de fabrica estrangeiras foi recentemente expedida, cuja substancia é a seguinte:

O registro de marcas de fabrica estrangeiras feito por pessoas que não estejam sufficientemente autorisadas por seus donos, se declara provisoria.

O registro que tenha cumprido com a disposição especial do artigo 37 da lei de Março de 1877, será considerado definitivo.

O registro provisorio pode se tornar definitivo, si as pessoas interessadas cumprirem com as disposições da lei do primeiro de Março de 1877.

Os direitos daquellas pessoas que tenham sido prejudicadas por um registro irregular, serão protegidos para que possam exercel-os em devida forma.

A repartição de registro submetterá ao Ministerio do Commercio e da Agricultura cada trimestre para sua publicação, uma lista das marcas de fabrica que tenham sido registradas ou recusadas. Em caso de duvida sobre si a marca de fabrica que se apresenta para o registro é de manufactura ou de commercio, ou sobre si o artigo a que se refere é de fabrica nacional ou estrangeira, a repartição de registro submetterá o caso ao Ministerio, e si este não puder resolvel-o, será referido á Camara de Commercio.

O objecto do decreto acima mencionado é impedir que os imitadores locaes abusem das marcas de fabrica, e, que no caso de que esses abusos tenham sido commettidos, possam os legitimos donos fazer prevalecer seus direitos.

Si este decreto fôr posto devidamente em vigor, sem duvida, porá fim á falsificação que hoje se faz das manufacturas europeas, e por meio da qual fazem-se passar como productos legitimos, artigos de muito inferior qualidade. A venda de muitos artigos inglezes bem conhecidos, tem soffrido deste modo, como por exemplo o sabão de Pears. Um sabão igual em apparencia ao de Pears, tendo sido manufacturado e vendido em Montevidéo, deu lugar a um processo, que foi decidido a favor daquella conhecida firma.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

O numero de navios inglezes que entrou e sahiu no porto de Montevidéo durante o anno de 1896 é menor do que o de 1895 por só 12 navios.

O movimento geral de navios inglezes ver-se-ha pelas tabellas seguintes (Annexo D).

ANNEXO A.—*Tabella comparativa do commercio exterior do Uruguay desde 1891 até 1895.*

Anno.	Valor.		
	Importações.	Exportações.	Total.
1891	£4, 047, 960	£5, 744, 312	£9, 792, 272
1892	4, 128, 574	5, 521, 663	9, 650, 237
1893	4, 185, 045	5, 889, 653	10, 074, 698
1894	5, 063, 908	7, 144, 553	12, 208, 461
1895	5, 401, 299	6, 924, 179	12, 325, 478

VENEZUELA.

CONTRACTO PARA UM CANAL DE IRRIGAÇÃO.

O Sr. E. H. Plumacher, consul dos Estados Unidos em Maracaibo, n'um officio em data de 6 de Julho, avisa o Ministerio de Estado de que o Governo de Venezuela fez um contracto com a Irrigation Canal Company de Maracaibo, para a construcção de um canal do rio Palmar até a cidade de Maracaibo.

Pelos termos do contracto, o syndicato obriga-se a organisar uma companhia anonyma com o seu escriptorio principal na cidade de Maracaibo, para a construcção de um canal afim de banhar as terras seccas situadas nos campos do districto de Maracaibo e tambem de fornecer agua para beber em quantidades sufficientes para as necessidades da cidade.

O Governo Nacional reserva o direito de fixar os custos das aguas de irrigação, e tambem das aguas fornecidas aos bebedouros e bombas para o uso do gado.

Todas as machinas, materiaes, etc., que se exigem na construcção das obras do canal, serão admittidos no paiz livres de direitos de importação.

INDUSTRIA DE CAFÉ E DE CACÁO.

O governo de Venezuela publicou, ha pouco, um pamphleto, tratando da industria de café e cacáo deste paiz. A publicação é feita em resposta a um pedido do Ministro da Hespanha em Caracas, e é dada na forma de perguntas e respostas, como se segue:

CAFÉ.

1. Qual é a area cultivada?—Quasi 163,508 hectares.
2. Augmenta-se a industria, ou está estacionaria?—Vai-se augmentando.
3. Está actualmente produzindo fructo toda a area plantada?—Sim, com a excepção do café plantado durante os ultimos dous annos.
4. Qual será a producção annual?—1,000,000 quintaes para exportação, e 200,000 para o consumo domestico.
5. Qual será a producção quando as novas plantações começarem a produzir fructo?—Crescerá em proporção, com tanto que se possam adquirir sufficientes trabalhadores, mas é impossivel calcular-a mesmo approximadamente.
6. Qual é a idade média das plantações actualmente?—Quasi 30 annos.

7. Qual é a duração média dos cafeeiros?—Nas terrãs quentes, quasi 30 annos; nas terras temperadas quasi 60 annos.

8. Qual é a producção média de um cafeeiro?—½ libra.

9. Qual é a maneira de colher o cafe?—Escolher os grãos maduros ou colher todos ao mesmo tempo de cada arvore.

10. Como é preparado o gráo?—A descripção da preparação do café é extensa demais para ser tratada aqui, mas pode-se fazer referencia a muitas obras sobre a cultura do café, taes como por exemplo, a do Sr. JAUNE CARRILLO, ou Sr. FRANCISCO JOSÉ MADRIZ.

11. Quaes são os districtos perto de Caracas em que se cultiva o cafeeiro?—Os planaltos na vizinhança de Caracas, e os valles de Luy e Aragua.

12. Qual é o preço médio do café actualmente?—Quasi 80 bolivares por quintal.

13. Quaes são os outros productos cultivados em Venezuela?—Indigo, canna de assucar, maiz, fructas, cereaes, aos quaes pode-se accrescentar o algodão para o consumo domestico.

14. De onde procedem os trabalhadores?—Principalmente das povoações vizinhas e elles recebem o salario médio por dia de 3½ bolivares.

15. Qual é seu alimento?—O seu alimento é muito abundante e adaptado ao paiz, consistindo principalmente em carne, pão de milho, feijão e outros legumes.

16. Qual é a moeda de Venezuela?—O bolivar, igual a 1 franco, ou 25.25 bolivares por libra esterlina.

CACÁO.

1. Qual é a area de cacáo cultivada?—Quasi 340 leguas quadradas, de 6,666 varas quadradas cada uma.

2. Augmenta-se a industria ou está estacionaria?—A cultura vai-se estendendo muito lentamente.

3. Toda a area plantada está produzindo fructo actualmente?—Quasi toda a area cultivada está produzindo fructo.

4. Qual é a producção média por anno?—200,000 fangas de 110 libras cada uma.

5. Qual será a producção quando as novas plantações começarem a produzir fructo?—Visto que as novas plantações podem ser augmentadas sem limite, não se pode limitar a producção.

6. Qual é a idade média das plantações actualmente?—É muito difficil dizer, porque vão-se plantando novas arvores constantemente, e em algumas plantações encontrar-se hão novas arvores ao lado das velhas.

7. Qual é a duração média de uma arvore?—40 annos.

8. Qual é a producção média de uma arvore?—Ha duas qualidades de cacáo, sendo cada producto inteiramente distincto; o cacáo chamado "criollo ou fino," é produzido na razão de 10 fangas por 1,000 arvores. Das qualidades mais ordinarias, uma chamada "pompon," é mais abundante e uma outra chamada "angoleta," dá uma producção um pouco menor.

9. Como se faz a colheita?—Faz-se a colheita geralmente por mulheres, que têm varas e uma faca na ponta para cortar as fructas, que são levadas em cestas para o estabelecimento central.

10. Como se trata o fructo?—Abrem-se e as favas que são mettidas n'um sacco pelo espaço de 24 horas, até a pelle se desligar, depois são expostas ao sol durante tres ou quatro dias, ou são passadas por machinas de seccar; em algumas localidades, são esfregadas com ocre vermelho.

11. Quaes são os lugares vizinhos que cultivam o cacáo?—A Ilha de Trindade é a mais importante.

12. Qual é o preço médio do cacáo?—O preço da qualidade ordinaria é hoje (Janeiro de 1896) 52 bolivares por fanga de 110 libras, e do criollo, ou qualidade fina, 176 bolivares.

13. Qual é a opinião geral relativa á cultura do cacáo no futuro?—Não obstante terem augmentado ultimamente as existencias de cacáo na Europa, principalmente das classes ordinarias, não se crê que haverá diminuição importante no preço, porque já é muito baixo, e tambem porque este é um artigo que se produz em poucas localidades e as plantações exigem de oito até dez annos para madurar e fructificar.

14. Quaes são os outros productos cultivados em Venezuela?—O producto mais importante é o café; além disso, cultivam-se tabaco, cereaes e fructas para o consumo domestico.

15. De onde vem os trabalhadores?—Quasi todos os trabalhadores são naturaes do paiz, mas alguns empregados nesta industria vem das Ilhas das Canarias.

16. Quaes são os seus salarios?—O salario varia segundo as localidades; a média é 3 bolivares por dia para homens e 1½ bolivares por dia para mulheres.

17. Qual é seu alimento?—Consiste principalmente em pão de milho, peixe, e algumas vezes um pouco de carne, tudo sendo producto do paiz.

As seguintes modificações da tarifa de Venezuela foram officialmente promulgadas:

CLASSE 1.—*Livre.*

São incluidos nesta classe: Aguas mineraes, antigamente na 3ª classe; minerio de ferro e ferro velho, proprios para os fins de fundição, antigamente na 2ª classe; grelos de batata, antigamente na 3ª classe; moinhos de vento, antigamente 2ª classe.

CLASSE 2.—*10 centimos por kilo.*

Gaz acido carbonico, liquido; tubos angulares para agua; pó de vidro.

CLASSE 3.—*25 centimos por kilo.*

Algodão, antigamente prohibido; asbesto; arreios, antigamente 2ª classe; assucar mascavado, antigamente prohibido; gomma arabica, antigamente 5ª classe; banha pura, são excluidos os compostos de banha e a oleomargarina, antigamente incluidos nesta classe; venenos usados para conservar as pelles, antigamente 5ª classe.

CLASSE 4.—*75 centimos por kilo.*

Assucar branco refinado, antigamente prohibido; oleo betuminoso para limpar arreios; esteiras de corda pintadas para mesas; naphta; banha de porco, misturada com outras graxas e oleomargarina, antigamente 3ª classe; tiras de

madeira para phosphoros antigamente prohibido; espingardas de vento para salas são transferidas para a 7ª classe.

CLASSE 5.—*1.25 Bolivares por kilo.*

Rhum de todas as classes, salvo o fabricado de canna de assucar, cuja importação fica prohibida; aguardente ou cognac, ou essencias deste; absintho; genebra e suas essencias até 22 gráos de Cartier; quando superior a este gráo os direitos serão calculados proporcionadamente, antigamente 6ª classe; pasta de algodão; polvora, antigamente 6ª classe; tabaco prensado e tabaco torcido de mascar, antigamente 6ª classe.

CLASSE 7.—*5 Bolivares por kilo.*

Espingardas de vento de sala, antigamente 4ª classe. A importação de phosphoros fica prohibida.

CLASSE 9.—*20 Bolivares por kilo.*

A importação de roupa feita, antigamente nesta classe, fica prohibida pelo artigo 3 da nova lei. A lei de tarifa recentemente votada tem dous novos artigos, como se-seguem:

ART. 4. O Executivo será autorisado a prohibir a importação de roupa feita de todas as classes ou peças della, de chapéos de todas as classes, gorras, elmos e gorras enfeitadas, por aquellas alfandegas da Republica em cuja jurisdicção taes industrias ou negocios tiverem adquirido a extensão e desenvolvimento necessarios para fornecer os ditos artigos, sem prejuizo dos consumidores.

ART. 13. As partes separadas de artigos que se importarem no paiz para o fim de evitar o direito, quer n'uma só pacote, quer em pacotes separadas, pagarão os direitos da classe a que pertence o artigo quando as partes são juntas.

Esta é a differença entre o artigo 4 da lei anterior e o artigo 5 da nova lei; pela primeira, podia-se importar salitre sómente pelos droguistas e em porções pequenas; pela segunda, não se limita a quantidade, e pode ser importado por qualquer pessôa com a propria licença.

Entre o artigo 11 da lei anterior e o artigo 12 da nova lei, ha esta differença; pela primeira, o governador foi autorisado a augmentar, diminuir e supprimir direitos sem especificar o artigo; pela segunda, fica autorisado a diminuir e supprimir direitos sobre os meios de subsistencia sómente quando as circumstancias imprevistas o exigirem.

COMMERCIO MISCELLANEO.

REPUBLICA ARGENTINA.

A Colheita de Trigo.

Os actuaes campos de trigo da Republica Argentina promettem uma boa colheita, e visto que a area cultivada é maior que a do anno passado, a perspectiva é muito satisfactoria. Os agricultores daquelle paiz temem, porém, que se apresente de novo a peste dos gafanhotos que causou tantos estragos o anno passado, e estão tomando medidas

energicas para prevenil-a. Diz-se que a tosquia é superior em quantidade e qualidade á do anno de 1896.

Pavimentos de Asphalto em Buenos Aires.

A cidade de Buenos Aires tem um projecto para o calçamento das ruas com asphalto. Para este fim, propostas serão solicitadas nos Estados Unidos, na Inglaterra e na França, e as especificações comprehenderão uma extensão de 150 quadras. Segundo informações recebidas do Sr. BUCHANAN, ministro dos Estados Unidos em Buenos Aires, estas especificações e as condições da proposta serão remettidas á legação argentina em Washington.

BRAZIL.

Telephono, Companhia Anonyma.

Segundo "Le Brésil," periodico publicado em Rio, vai-se estabelecer no Districto Federal do Brazil uma companhia anonyma com um capital de 10,000 contos, dividido em acções de 50,000 reis. Esta companhia tem por objecto a communicação telephonica de todas as capitaes de estados da Republica entre si, e tem o titulo de Sociedade Telephonica Norte Sul.

NOTA.—Um conto é equivalente a $200 na moeda dos Estados Unidos e um milreis é do valor de vinte centavos approximadamente.

Exportação de Farinha Americana.

Um correspondente escrevendo sobre o commercio de farinha entre os Estados Unidos e o Brazil, demonstra que no anno fiscal, findo em 30 de Junho de 1896, Baltimore fez o 47 por cento de exportação total. Explica-se parcialmente esta preponderancia no commercio de farinha pelo facto de que os commerciantes de Baltimore, devido a sua grande experiencia n'aquella industria, sabem adaptar seus productos aos pedidos especiaes do mercado brazileiro. Antes Baltimore fazia a maior parte da importação de café; mas nestes ultimos annos aquella preponderancia tem passado a portos situados mais ao norte. Os navios carregados de café que chegam a Nova York procedentes do Brazil, desejando carga de regresso, fazem agora a viagem triangular de Nova York a Baltimore para tomar cargas de farinha com destino aos mercados da America do Sul.

A Colheita de Café.

A colheita de café para o anno de 1896–97 é muito extraordinaria. Attinge a 9,000,000 de saccos, e os commerciantes têm temido a baixa natural dos preços em consequencia de um excesso de producção. Communica-se officialmente, em um extracto de uma revista do mercado remettido ao Ministerio de Estado, por Mr. PAUL WIESIKE, consul dos Estados Unidos em Managua, que, emquanto a quantidade de café deste anno foi considerada como a producção média, não é tão excessiva como a do anno passado. Calcula-se em 7,500,000 saccos a colheita de 1897-98.

EQUADOR.

Taxa addicional de 20 por cento sobre os Direitos de Importação.

O Governo do Equador impoz recentemente uma taxa addicional de 20 por cento sobre os direitos de importação, que será paga com apolices pagaveis ao portador, ultimamente emittidas com aquelle objecto. Estas apolices são de um valor de 500, 250, e 100 sucres respectivamente, dando um juro annual de 10 por

cento. As ditas apolices serão vendidas com um desconto de 5 por cento em sommas menores de 500 sucres, e de 10 por cento em quantidades maiores.

Em caso de que o pagamento da taxa addicional não se faça com estas apolices, impor-se-ha uma taxa addicional de 5 por cento.

HONDURAS BRITANNICA.

Propostas para a Illuminação Electrica.

A commissão do districto da cidade de Belize (Honduras britannica) tem decidido estabelecer a luz electrica para o serviço da illuminação publica, e para este fim solicitam-se propostas de todos os concorrentes. O systema de luz electrica que se adoptou é o que se conhece com o nome do systema dos tres arames ou arame neutral, e comprehende caldeiras, machinas, dynamos, accumuladores, tubos de cobre, tubos flexiveis de chumbo, postes de ferro, conmutadores, carvões, lampadas incandescentes e lampadas de arco. As propostas serão recebidas por Mr. A. R. Simkins, M. I. E., favor de F. Otto, Esq., Tower Chambers, Moorgate street, London, S. C., antes do dia 20 de Outubro de 1897. Nas especificações remettidas ao Ministerio de Estado por Mr Morlan, consul dos Estados Unidos em Belize, se declara que a commissão não está obrigada a acceitar nenhuma das propostas nem a de cifras mais baixas.

MEXICO.

Fabrica de Calçados.

A "Revue du Commerce Extérieur," de 21 de Agosto, dá noticia de que se vai em breve organisar um syndicato para o estabelecimento no Mexico de uma grande fabrica de calçados. O capital destinado a esta empreza será de dous milhões de dollars. O syndicato se propõe exportar calçados em grande escala para os mercados europeos e americanos. Estes calçados, vendidos por preços muito baixos na moeda mexicana, aproveitar-se-hão das fluctuações do cambio no estrangeiro.

Direito de Tonelagem.

N'um decreto do Governo, recentemente promulgado, têm se declarados isentos de direitos de tonelagem todos os navios americanos e de outras nacionalidades que entrem nos portos mexicanos com cargas de carvão exclusivamente. Os embarques de carvão americano para o Mexico em Junho de 1896, montaram a 16,480 toneladas, e em Junho de 1897 a 32,671 toneladas, um augmento de cerca de 100 por cento.

NICARAGUA.

Mercado para Machinas de Escrever.

Em resposta a varias perguntas sobre o assumpto, o consul dos Estados Unidos em San Juan del Norte, Thomas O'Hara, avisa o Ministerio de Estado das possibilidades e opportunidades para agencias de machinas de escrever em Nicaragua. O Sr. O'Hara communica a interessante noticia de que em San Juan del Norte não ha mais que uma machina de escrever, e accrescenta que em Bluefields não ha mais que cinco. Isto occorre apezar de que os direitos sobre estes artigos estão reduzidos ao minimo da tarifa, vinte centavos, ou pouco mais de oito centavos por

libra. Estes direitos se reduzem á quinta parte si se prove que a machina está em uso na actualidade. As machinas de escrever se vendem em Nicaragua pelo preço de cem dollars em ouro, dos quaes recebe o agente um vinte e cinco por cento.

Em vista deste relatorio do Consul O'Hara, a respeito das opportunidades para a venda de machinas de escrever em Nicaragua, seria provavelmente vantajoso para os fabricantes americanos investigar os mercados de outras cidades importantes, taes como Managua, Leon e Grenada, a respeito d'aquelle artigo.

Exportações de Bluefields.

O Sr. H. R. Salter, thesoureiro da repartição de administração de contribuições do Departamento de Zalaya, remetteu a esta secretaria uma lista das exportações do porto de Bluefields no anno fiscal findo em 30 de Junho de 1897. Deste relatorio parece que as bananas constituem o principal artigo de exportação daquelle porto, e que foram exportados 1,395,086 racimos. A borracha toma segundo lugar com uma exportação de 163,703 libras; ouro, 10,342½ onças, e 219,672 cocos.

Nova Estrada de Ferro.

O Sr. Paul Wiesike, consul dos Estados Unidos em Managua, n'uma carta dirigida ao Ministerio de Estado em data de 10 de Setembro, dá informação do desenvolvimento rapido de uma nova estrada de ferro entre o interior de Nicaragua e a costa do Atlantico. As cartas submettidas ao Ministerio de Estado comprehendem communicações do Sr. Wiesike, chamando a attenção do Presidente Zelaya e General Miguel Espinoza, presidente do Congresso Nacional, para o assumpto, assim como as suas respostas que favorecem o dito projecto e nas quaes elles promettem seu apoio para leval-o a cabo. A construcção desta linha será confiada de preferencia a americanos e as estipulações de um contracto concluido antigamente com os Srs. Barling e Davis, dos Estados Unidos, serão observadas tanto quanto for possivel. Uma das condições recommendadas pelo Sr. Wiesike é que todo o material necessario aos trabalhos será admittido no paiz livre de direitos, e que esta isenção será applicavel tambem ás provisões de toda a classe, excepto os licores e o tabaco. Quando esta linha estiver acabada o tempo de communicação com os Estados Unidos será reduzido de quinze a seis dias, e por causa da linha de vapores na costa do atlantico que, segundo se diz, faz parte da empreza, esta via-ferrea será d'uma vantagem incalculavel para as cidades de Rama e Bluefields.

Museu Nacional em Managua.

Em data do 1º de Agosto, o Senhor Thomas O'Hara, remetteu ao Ministerio de Estado uma copia de um decreto official expedido pelo Presidente Zelaya, auctorisando o estabelecimento em Managua, de um Museu Nacional para a exposição dos productos do paiz. O Sr. David Guzman foi nomeado para organisar e dirigir os trabalhos da instituição, e foi auctorisado a estabelecer regulamentos para sua administração.

PERU.

Minas de Ouro.

Segundo informações recebidas por esta Secretaria, fez-se um descobrimento recente de minas de ouro na parte oriental do Peru mais ricas que nenhuma das até agora descobertas naquelle paiz,

já notavel por sua riqueza em metaes preciosos. Os Departamentos de Cuzco e Puno em que as minas estão situadas, são de facil accesso por via-ferrea desde o porto de Mollendo no Pacifico, já estando em operação uma linha ferrea entre este ponto e o Departamento de Puno. Actualmente faz-se a viagem de Puno a Cuzco á costa de mula, mas se projecta a construcção de uma linha que completará em breve a communicação por via-ferrea.

URUGUAY.

Commercio de Relogios de Algibeira e de Parede.

Os fabricantes de relogios dos Estados Unidos são solicitados pelo Consul EDGAR SCHRAMM em um relatorio dirigido ao Ministerio de Estado, em data do primeiro de Agosto, a fazer maiores esforços para receber o commercio do Uruguay. Até o presente a Allemanha tem monopolizado praticamente o commercio de relogios de algibeira, os quaes se vendem sempre no Uruguay como artigos completos, isto é, que não se vendem separadamente as caixas e machinas como mercadorias de differente classe. Os relogios de parede, porém, têm recebido maior attenção, e um relatorio comparativo dos annos 1895 e 1896 mostra um augmento notavel nas importações de relogios de parede procedentes dos Estados Unidos. Em 1895 o Uruguay importou relogios no valor de $8,982, de que a quantia de $2,834, ou quasi um terço, correspondiam aos Estados Unidos, emquanto que em 1896 o commercio de relogios de parede do Uruguay em geral montou a $13,608, de cuja quantidade $7,006, ou quasi a metade, correspondiam aos Estados Unidos.

VENEZUELA.

Nova Estrada de Ferro.

Sob a direcção da companhia denominada *Coro and La Vela Railroad and Improvement Company*, foi construida entre o porto de la Vela e a povoação interior de Coro, uma nova estrada de ferro que se inaugurará em breve. No contracto para a construcção desta obra, ao qual se fez referencia no Boletim do mez de Dezembro de 1894, se estipulava que a dita linha havia de ficar aberto ao serviço publico o 20 de Outubro de 1897. A cooperação enthusiastica dos capitalistas dos Estados Unidos e Venezuela interessados na empreza, fez possivel a terminação da obra no tempo estipulado; e já se pode ver o bom resultado desta empreza no facto de que está sendo objecto de seria consideração uma proposição para a extensão da linha até Maracaibo. Todo o material necessario para a construcção de uma linha de tal importancia e magnitude já está em poder dos iniciadores, de modo que os trabalhos de construcção começarão logo que se façam certas formalidades indispensaveis.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V. OCTOBRE 1897. No. 4.

LES RELATIONS COMMERCIALES EN AMÉRIQUE, IV.*

LE MEXIQUE, L'AMÉRIQUE CENTRALE ET LES ANTILLES.

Dans le premier article de cette série, on appelait l'attention sur le développement qu'avaient déjà atteint les relations commerciales des États-Unis avec les pays Latins-Américains qui sont d'un accès comparativement facile, par terre ou par mer, à toutes les parties des États-Unis. Le Mexique, l'Amérique Centrale et les Antilles, ainsi qu'on l'a démontré, gravitent irrésistiblement vers leurs puissants voisins du Nord, non-seulement parce qu'il est un acheteur profitable de leurs produits, mais parce qu'ils y trouvent une source économique d'approvisionnements de tout genre. Même jusqu'au Honduras Anglais, la colonie d'une grande puissance européenne, qui trouve plus de profits dans son commerce avec ce pays-ci qu'avec la mère-patrie. Sa dépendance du marché Nord Américain est presque absolue. Les États-Unis lui vendent déjà à peu près deux fois plus que la Grande Bretagne et que tous les autres pays réunis. Jusqu'à présent, le marché anglais continue à absorber la majeure partie de ses produits, mais avec le développement du commerce de fruits périssables, qui trouve un débouché à la

* Le premier article de cette série a paru dans le Bulletin Mensuel du mois de juillet 1897.

Nouvelle-Orléans, cet état de choses changera aussi, probablement, en sens inverse. Aujourd'hui, le bois de campêche et l'acajou forment le gros de l'exportation de la colonie; mais le prix inférieur qu'ils obtiennent et l'augmentation de celui de la main d'œuvre, indiquent une baisse inévitable dans les achats de ces deux principaux articles par l'Angleterre. Les bananes et la chicle, espèce de gomme à chiquer, sont expédiées exclusivement aux États-Unis; et, quoique la quantité de cette dernière puisse être épuisée en quelques années, il y a des probabilités pour qu'il y ait une augmentation ferme et régulière des deux exportations principales aux États-Unis, à une époque prochaine.

Il est intéressant d'observer que l'accroissement du commerce avec ce pays-ci, est attribué par M. Morlan, Consul des États-Unis à Belize,* aux facilités et aux améliorations apportées dans les voies de transport, un fait qui vient à l'appui de ce qui a été plusieurs fois recommandé dans ces articles, qu'un des principaux facteurs pour le développement commercial, consistait à créer un meilleur moyen, rapide et sûr, d'expédier le fret par mer et par terre. Cette augmentation, dit M. Morlan, a été considérablement aidée par l'addition d'un grand nombre de vapeurs qui mettent la colonie en communications directe avec les États-Unis, et qui forment aujourd'hui, une ligne hebdomadaire pour la Nouvelle-Orléans, et une autre bi-mensuelle pour Mobile. Celle de la compagnie "Atlas" qui fait, maintenant, une escale régulière à ce port, et celle de "Tweedy," nous donnent deux lignes pour New-York. La ligne de la Nouvelle-Orléans est la seule qui flotte le pavillon Américain, mais on peut dire que les affaires et la direction de l'autre ligne sont américaines. Il n'y a aucun doute que l'accroissement du commerce des États-Unis avec cette partie du pays, est dû presque entièrement aux nombreux moyens de communication rapide, et je pense que c'est un très grand argument en faveur de la subvention qui devrait être accordée aux compagnies de vapeurs américaines pour desservir les pays qui manquent de lignes directes de communication."

C'est parce que les États-Unis jouissent à présent d'un admirable système de chemins de fer et d'un service de vapeurs avec le Mexique, que les relations commerciales entre les deux pays ont aug-

*Voyez son rapport annuel du 26 novembre 1896, dans les Relations Commerciales des États-Unis, Vol. I, p. 437.

mentées regulièrement malgré de longs préjugés et des obstacles causés par les lois sur les tarifs, les différences de langage et de race. Pour la première fois, les avantages géographiques sont utilisés avantageusement. Il y a 2,500 milles par chemin de fer, de la ville de Mexico à St. Louis, et la même distance jusqu'à San Francisco. Les distances jusqu'à Chicago, Indianapolis, Louisville, Detroit, Cincinnati, Cleveland, Buffalo, Pittsburg, Philadelphia, New-York et autres centres importants, représentent un transport de fret réduit à un prix minimum dû à une concurrence serrée de près. Le port de Vera Cruz n'est éloigné de New York, par mer, que de 2,068 milles; celui de Tampico, de 1,956 milles seulement. Des lignes de vapeurs bien enménagés, desservent ces routes régulièrement. D'autres fournissent des moyens fréquents de communication avec Galveston, la Nouvelle-Orléans, Mobile et d'autres endroits de la côte du golfe. Il y a presque 6,000 milles de Vera Cruz et Tampico à Barcelone, en Espagne, et l'on passe vingt quatre jours avant d'arriver à Liverpool par une route détournée. Il est donc évident que les voies naturelles du commerce sont celles qui existent entre le Mexique et les États-Unis, et selon qu'elles seront développées et améliorées, les résultats pour les deux pays augmenteront en proportion.

Des statistiques récentes fournies par M. THOMAS T. CRITTENDEN, Consul Général des États-Unis à Mexico,* démontrent qu'avec comparativement peu d'efforts, les États-Unis fournissent, déjà, environ la moitié des importations et reçoivent les trois quarts des exportations du Mexique. Avec des moyens faciles de transport régulièrement développés, il n'y a pas de doute, en examinant rapidement les produits des deux pays, que cet échange peut être augmenté considérablement. Un fabricant éminent de Cincinnati, M. CHARLES DAVIS, Président de la "Davis and Egan Machine Tool Company," prouva ce fait énergiquement dans un discours prononcé à Mexico qu'il visitait en sa qualité de Président d'une Commission de l'Association Nationale des Fabricants. "Le Mexique," disait-il, "est riche en produits que nos marchands désirent acheter; et nos ateliers ainsi que nos manufactures, sont prêts à lui fournir mille articles qu'il peut employer au développement de ses mer-

* Voyez Relations Commerciales des États-Unis 1895–96, Vol. I, p. 404.

veilleuses ressources. * * * * Les États-Unis achètent à l'étranger, des quantités considérables de certaines denrées qui, dans la nature des choses, ne peuvent pas être cultivées dans notre propre pays. Beaucoup d'entre elles sont des produits naturels du Mexique, tels que le caoutchouc, les différentes gommes du commerce, les herbes médicinales, les bois rares et ceux de teinture. En outre, nous achetons d'énormes quantités de café, de tabac, de plantes textiles, de fruits et de noix de toute espèce et qualité que le Mexique produit facilement.

Les chiffres suivants, tirés des rapports officiels des douanes, pour l'année 1895, démontrent l'étendue de nos importations des articles sus-mentionnés et l'infériorité du tantième pour cent de ceux achetés par le Mexique:

Articles.	D'autres pays.	Du Mexique.
Caoutchouc	18, 300, 000	55, 000
Gommes	13, 300, 000	594, 000
Herbes médicinales et bois de teinture	8, 200, 000	88, 000
Café	95, 000, 000	6, 000, 000
Tabac	14, 700, 000	13, 000
Plantes textiles	13, 300, 000	4, 300, 000
Fruits et noix	16, 300, 000	117, 000
Total	178, 100, 000	11, 167, 000

Le tableau qui précède fait voir que nous n'achetons du Mexique que six pour cent des articles énumérés. Voilà donc une preuve évidente de l'opportunité d'étendre la vente des produits mexicains aux États-Unis; et il n'y a aucun doute que les denrées de cette nature pourraient augmenter cent fois plus sans affecter en rien l'étendue de vos ressources.

"Quant à ce que les États-Unis peuvent offrir au Mexique," continua M. Davis, "ils achètent actuellement, soixante-cinq pour cent de ce que le Mexique fournit à l'exportation. Que lui envoyons nous en échange de nos acquisitions? Trente-cinq pour cent de notre dette est payé avec les produits de nos ateliers et de nos manufactures. La balance est soldée en argent. Cela n'est pas parce qu'il n'a pas besoin de machines et d'articles manufacturés de différentes classes. C'est dû simplement à ce que le

Mexique prend des pays européens la grande majorité de ses importations. Il est évident que cet échange inégal cause beaucoup d'inconvénients et une perte inutile au commerce. L'économie suggère, naturellement, une réduction dans le transport d'argent et de matériel. Si les négociants mexicains ont à leur crédit aux États-Unis, comme ils l'ont d'ailleurs, une balance annuelle d'environ $17,000,000, pourquoi renvoyer cet argent chez eux et de là, l'expédier en Europe, en paiement de marchandises qui pourraient tout aussi bien être achetées aux États-Unis? Je pose cette question, mais je comprends parfaitement les raisons de cet état de choses. C'est parce que, vous, Mexicains, permettez moi de le dire, connaissez à peine l'étendue et le mérite de nos produits. Quand, et partout où les machines américaines ont été mises en concurrence avec celles fabriquées en Europe, le verdict a été en notre faveur. Nous vendons, aujourd'hui, aux mineurs de l'Afrique équatoriale, une grande partie des machines employées au développement de cette région."

Le but principal du Bureau des Républiques Américaines, de l'Association nationale des manufacturiers, des Musées du Commerce de Philadelphie, du Cercle espagnol de St. Louis, de l'Association des Exportateurs de New-York et d'autres agences organisées aux États-Unis, est de porter à la connaissance des négociants et des fabricants de chaque pays les occasions avantageuses d'un échange réciproque; et il n'existe pas de coopération plus effective pour contribuer à cette grande œuvre, que le développement rapide des facilités de transport. Le chemin de fer non-seulement emporte les marchandises, mais il répand partout les informations commerciales. Il enseigne autant qu'il enrichit; non-seulement il rapproche les marchés mais les peuples aussi. Il en est de même, à un degré plus ou moins grand, pour la navigation à vapeur. Le Mexique possède déjà plus de 7,000 milles de voies ferrées qui ont été toutes construites depuis trente ans. Ses progrès ont été merveilleux et ils continueront plus rapidement au fur et à mesure que les profits seront recueillis. On peut aujourd'hui, se rendre directement à la ville de Mexico par une des trois voies ferrées de New-York et traverser tout le pays; à peine y aura-t-il demain, un seul coin de la République où le sifflet de la locomotive ne se fera pas

entendre. Profiter entièrement de ces facilités afin que les relations commerciales entre les deux pays soient liées plus étroitement, est un devoir si évident, qu'il suffit simplement de le mentionner aux commerçants des deux Républiques. La grande vallée du Mississippi, particulièrement, devrait y trouver sa clef d'or pour son trafic. Les possibilités d'un continent appellent et encouragent sa population à développer un commerce trop longlemps ignoré ou négligé.

Si les entreprises de moyens de transport sont supplémentées par un sage système de réciprocité, il n'y aura aucune limite au développement d'un commerce mutuellement profitable sous l'influence de rapports plus étroits et d'une connaissance réciproque plus intime. Les tarifs des deux pays frappent de droits les produits de chacun d'eux, ce qui donne une base pour des concessions avantageuses. A mon avis, les États-Unis peuvent très bien se permettre d'exempter ou de modifier les taxes sur les peaux, les tabacs, les minerais et les fruits du Mexique, et recevoir en échange une réduction des impôts mexicains sur les articles manufacturés que cette République ne produit pas; et il n'est guère douteux que deux gouvernements aussi amis et aussi désireux d'augmenter réciproquement leurs commerces, n'arrivent promptement à être d'accord sur un plan quelconque pour atteindre ce but, et qui obtiendra le suffrage unanime de leurs populations. Le Président du Mexique, homme capable et imbu des idées de progrès, le Général PORFIRIO DIAZ, a fréquemment donné des temoignages de ses sentiments d'amitié pour les Etats-Unis, et l'on le croit très disposé en faveur d'une forme effective de réciprocité. L'administration du Président MCKINLEY, comme on peut le supposer, est également intéressée à faire disparaitre les obstacles au développement du commerce, car on annonce que le Président fera bientôt une proclamation accordant les mêmes exemptions de droits différentiels sur les marchandises apportées aux États-Unis par des navires mexicains, que celles accordées par le Mexique aux marchandises introduites dans les ports mexicains par des navires des États-Unis. Comme ce dernier pays a déjà abrogé ses droits différentiels sur les marchandises importées par des voiliers, et ne les impose pas sur celles qui arrivent par des vapeurs, l'acte du Président MCKINLEY écartera promptement, il n'y a pas de

doute, ce qui semble être un obstacle menaçant pour le commerce. Si le même esprit conciliateur pouvait s'étendre à un rajustement complet de toutes les questions de tarif qui existent entre eux il n'y aurait aucune difficulté sérieuse pour arriver à un arrangement permanent d'échanges plus étendus, et à des conditions également justes, honorables, libérales et éminemment satisfaisantes pour tous.

En substance, les mêmes considérations s'appliquent aux États de l'Amérique Centrale. Non-seulement leur commerce avec les États-Unis augmentent constamment avec le développement des moyens de transport, mais les exemples récents démontrent de leur part, une plus haute appréciation des grands avantages qui résultent pour eux, d'être en relations plus étroites avec la République du Nord. On annonce que le Honduras vient d'accorder une concession à un syndicat de capitalistes des États-Unis, pour construire un chemin de fer interocéanique à travers le pays, et établir une ligne de vapeurs pour desservir la côte de l'Atlantique de l'Amérique Centrale. Le Président du Nicaragua, M. Zelaya, d'après le rapport de M. Paul Wiesike, Consul des États-Unisà Managua, est prêt à bien accueillir les capitaux des États-Unis, pour construire une voie ferrée de l'intérieur du Nicaragua jusqu'à la côte de l'Atlantique, et à accorder les conditions les plus favorables. Les dispositions amicales de Costa-Rica envers les États-Unis et l'esprit progressif de cette République sont bien connus. Dans ces dernières années, les États-Unis ont dépassé la Grande Bretagne dans son commerce avec Costa-Rica qui, aussi récemment que 1894, prenait un plus grand tantième pour cent de ses importations des fabricants anglais que de ceux des autres pays. La vérité, est que partout dans l'Amérique Centrale, l'énergie, l'industrie et le capital des États-Unis sont constamment en avant de tous les concurrents. Le jour est arrivé pour le développement du commerce si longtemps attendu, et pour que des efforts constants et vigoureux soient faits, afin d'écarter tout ce qui entrave son chemin. Ce n'est plus une hypothèse mais un fait incontestable que les États-Unis, aujourd'hui, sont à l'aurore d'un immense accroissement; il ne dépend que d'eux de le développer.

Aux Antilles, à l'exception de Cuba, les conditions sont encore plus avantageuses. Les colonies anglaises envoient aux États-Unis

pour plus de $11,000,000 de leurs produits et achètent pour environ $10,000,000 d'articles alimentaires et d'objets fabriqués. Un grand nombre d'entre elles dépendent pratiquement des États-Unis pour les nécessités ordinaires de la vie. La réciprocité assurerait la vente de beaucoup d'articles de nos manufactures qu'elles sont obligées maintenant de se procurer en Europe. Le transport bon marché augmenterait plus encore le volume du commerce. Pendant ces deux dernières années, le capital des États-Unis a été placé en grande quantité à Santo Domingo, et l'extension de ses opérations jusqu'à la République voisine d'Haïti, n'est probablement qu'une question de temps. C'est aux forces économiques seules, qu'on doit demander une solution des troubles de Cuba, pour remettre cette île fertile en relations étroites avec notre pays. L'épuisement doit, ultérieurement, amener l'une ou l'autre des parties engagées dans la lutte actuelle, à composition, lors même que les États-Unis, ce qui n'est pas probable, ne réussiraient pas dans leurs efforts à effectuer un arrangement dans l'intérêt de l'humanité et des principes que tout vrai américain bien pensant a toujours eus à cœur. Un pas vers la réciprocité a déjà été fait même dans les conditions actuelles. Malgré le manque d'inclination fréquemment montré par le Gouvernement Espagnol de faire des concessions aux États-Unis, les dépêches par le câble annoncent qu'un nouveau tarif douanier a été élaboré pour Cuba, réduisant les droits sur presque toutes les marchandises importées de ce pays-si.

Les États-Unis par leur proximité du Mexique, de l'Amérique Centrale et des Antilles, suggèrent naturellement, ce champ vaste pour le théâtre d'un grand mouvement industriel et commercial. J'ai essayé de montrer que les résultats obtenus jusqu'à présent, n'étaient dûs qu'à des efforts partiels et spasmodiques, indiquant ce que seraient les conséquences illimitées, si le Gouvernement et les intérêts commerciaux des États-Unis coopéraient intelligemment et utilisaient dans toute leur capacité les avantages naturels. Les clauses de la loi du nouveau tarif, fournissent à l'administration du Président McKinley, les moyens de faire disparaître les obstacles, et de donner une carrière libre au commerce qui seront sans doute, sagement employés. Les manufacturiers et les exportateurs des États-Unis, en tant que les pays mentionnés ici, sont intéressés, n'ont qu'à augumenter et à bien diriger leurs efforts.

Ils occupent déjà la place en partie, et peuvent facilement avancer leurs postes et faire de cette région la base de leurs opérations pour étendre leur influence sur tout le domaine du commerce latin-américain. Pour réussir, il ne leur faut qu'infuser dans l'entreprise la même libéralité, la même énergie et la même force d'impulsion qui ont construit les grandes lignes de transport avec leurs embranchements qui s'étendent jusque dans tous les coins de l'Union, et étudier les besoins de leurs pratiques sud-américaines, aussi soigneusement qu'ils étudient ceux de leurs pratiques chez eux.

Joseph P. Smith

LA SITUATION FINANCIÈRE AU BRESIL—I.

Les États-Unis du Brésil occupent parmi les Républiques du monde, quant à l'étendue du territoire, la seconde place, et quant à la population, la troisième. En effet, avant l'acquisition d'Alaska qui a ajouté 531,000 milles carrés aux 2,970,000 milles carrés qui composaient en 1868 la superficie des États-Unis, la superficie du Brésil, avec ses 3,209,878 milles carrés, dépassait de 239,878 milles carrés celle des États-Unis. La superficie du Brésil dépasse de 229,910 milles carrés les superficies européennes des six grandes puissances de l'Europe—Russie, Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Grande Bretagne et Italie. Avec une population estimée à 75,000,000 d'âmes, les États-Unis occupent le premier rang, la France, avec 38,517,975, occupe le second, et le Brésil, avec 16,500,000, le troisième.

Avec une côte de 4,000 milles sur l'Atlantique, et touchant à toutes les Républiques de l'Amérique du Sud, excepté le Chili, et complétant sa frontière du nord aux limites des Guyanes anglaises, hollandaises et françaises; desservis par un système fluvial de 50,000 milles d'eaux navigables dont l'Amazone et le Plata sont les principales embouchures; avec des climats variés, des plaines et des plateaux favorables à la culture de tous les produits du sol; remplis des minéraux de toutes espèces; couverts de forêts immenses de bois excellents; produisant déjà les sept dixièmes du café du monde et les quatre cinquièmes du caoutchouc, les États-Unis du Brésil dans leur condition non-dévelop-

pée n'attendent, pour répéter au sud de notre continent le progrès magique des États-Unis de l'Amérique du nord, que le capital et l'immigration.

Recevant à l'arrivée de la cour portugaise en 1808 les avantages de devenir le centre du gouvernement du royaume; érigés en 1815 à la dignité d'un Royaume-Uni avec le Portugal; devenus indépendants depuis 1822 et constitués en République Fédérale depuis 1889; avec l'expérience d'un gouvernement constitutionnel pendant les trois-quarts d'un siècle, dont soixante-sept ans d'après les institutions anglaises, avec une couronne, un parlement et une administration centralisée et depuis les huit dernières années gouvernés d'après celles des États-Unis sous un système présidentiel; dévoués par leur tempérament à la culture des arts et des sciences, avec une littérature à eux qui date de la période coloniale et qui comptent parmi leurs écrivains—poëtes, romanciers, historiens, philosophes, naturalistes, publicistes, et parmi leurs artistes—sculpteurs, peintres, acteurs, compositeurs et musiciens, les États-Unis du Brésil ont bien le droit de se considérer à la tête de la civilisation latine de notre continent.

Un tel pays, traversant à ce moment une situation financière pleine d'intérêt, attire l'attention de tous ceux qui s'intéressent à l'étude de la sociologie, et notre intention est de présenter en résumé, aux lecteurs, quelques données pour la connaissance de l'actuelle condition financière, ses difficultés et ses remèdes possibles.

I.

DETTE PUBLIQUE.

M. Bernardino de Campos, Ministre de Finance, dans son rapport annuel au Président de la République, à l'ouverture de la session du Congrès de cette année a présenté les données suivantes relatives à la dette publique de la République du Brésil.

A la fin de 1896, la dette extérieure consolidée du Brésil s'élevait à £35,261,700, au lieu de £35,706,700 à la fin de 1895. Il a été amorti l'an dernier £445,000 par le moyen de rachats sur le marché, qui ont exigé une dépense de £319,538, représentant environ 71 pour cent de la valeur nominale des bons. Le gouvernement brésilien a d'autant plus de raisons de poursuivre activement l'amortissement de sa dette extérieure que ses titres sont

dépréciés, et qu'il réalise en les rachetant aux cours actuels un bénéfice considérable.

La dette extérieure s'établit ainsi:

Emprunt 1883 4½ pour cent	£3, 528, 400
Emprunt 1888 4½ pour cent	5, 534, 300
Emprunt 1889 4 pour cent	18, 756, 000
Emprunt 1895 5 pour cent	7, 442, 000
Total	35, 261, 700

Il est nécessaire d'ajouter à cette somme l'emprunt 5 pour cent du chemin de fer Ouest de Minas dont le gouvernement est responsable et qui s'élève au montant nominal de £3,536,300. Avec cette addition la dette extérieure s'élève au total de £38,798,000, soit, au change de 27 pence par milréis, 344,872 contos en or.

La dette intérieure consolidée se décompose en dette en or et dette en papier.

La dette intérieure en or s'établit ainsi:

	Contos.
6 pour cent, emprunt de 1868	11, 782
4½ pour cent, emprunt de 1879	24, 679
4½ pour cent, emprunt de 1889	18, 350
Apolices 4 pour cent (rente perpétuelle), payable en or	124, 655
Total	179, 466

La dette intérieure en papier, s'établit ainsi:

	Contos.
Apolices 4 pour cent (rente perpétuelle)	119
Apolices 5 pour cent (rente perpétuelle)	364, 769
Emprunt 5 pour cent de 1895	104, 987
Total contos	469, 876

En réduisant cette dette-papier en or au change de 9 pence par milréis, le résultat donne 156,585 contos en or, soit, avec la dette intérieure en or, 336,051 contos en or.

Mettant ensemble les deux dettes consolidées, intérieure et extérieure, on a:

	Contos.
Dette extérieure (£38,798,000)	344, 872
Dette intérieure	336, 051
Total en or, contos	680, 923

Soit £76,000,000.

A ces dettes consolidées s'ajoute une dette flottante ainsi décomposée:

	Contos.
Dettes antérieures à 1827 non inscrites	136
Bons du Trésor	5,278
Fonds des orphelins	14,412
Dépôts appartenant à des absents, etc	3,676
Dépôts à la Caisse d'Epargne	66,246
Dépôts au Mont-de-Piété	570
Dépôts publics	6,565
Dépôts divers	177,532
Total	274,415

Soit, au change de 9 pence par milréis 91,500 contos en or, correspondant à £10,000,000.

En ajoutant aux dettes consolidées extérieure et intérieure, la dette flottante, le total de la dette publique du Brésil s'élève à 772,423 contos en or, ou £86,000,000.

Ceci pour la dette publique proprement dite, mais il faut encore tenir compte de la circulation fiduciaire, toute à la charge de l'État.

A la fin de 1896, il y avait en circulation en papier-monnaie du gouvernement 371,641 contos qui, joints à l'émission de banque (340,714 contos) dont l'État a assumé la responsabilité, représentent une circulation totale de 712,355 contos, correspondant, au change de 9 pence par milréis, à 237,450 contos en or, ou £26,600,000.

Cette circulation fiduciaire élève la dette à la somme de 1,009,873 contos en or, soit £112,660,000 ou $547,527,600.

Avec une population de 16,500,000, la dette par tête s'élève à $33.18.

A cette dette passive, de la République du Brésil il faut opposer un actif dont les éléments ne sont pas tous faciles à évaluer pratiquement.

Le rapport du Ministre de Finance en énumère les suivants:

	Contos.
Chemins de fer de l'Union dont l'affermage est en projet et évalués dans le rapport de 1896 à plus de	500,000
Créance sur la République de l'Uruguay	22,279
Créance sur la République du Paraguay	138
Créance sur les États de Bahia et Pernambuco pour garanties d'intérêts payés à leurs chemins de fer £1,871,568, soit	23,782
Créance sur la Banque de la République	180,000
Dépôts de garantie des Banques d'émission	100,000
Contos en papier	826,199

Ces quelques données représentent déjà 826,199 contos en papier, soit 275,399 contos en or ou plus du quart de la dette publique du pays. Dautres valeurs du domaine public, telles que terres, édifices publics et télégraphes qui appartiennent au gouvernment, de même que d'autres propriétés fédérales, n'y sont pas comprises.

Salvador Mendonça

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

[2e supplément au fasicule 58.]

I.—DÉCRET DU 30 AVRIL 1896 MODIFIANT L'ARTICLE 26 DE LA LOI DOUANIÈRE EN VIGUEUR.

[*Boletin Oficial* du 5 mai 1896, No. 835.]

ART. 1er.—A l'occasion du visa des manifestes généraux des navires, les consuls argentins n'exigeront pas la désignation du poids et du volume de chaque colis, mais ils imposeront au chargeur l'obligation d'indiquer, dans chaque série de connaissements, le poids ou le volume de chaque colis d'après le frêt qu'ils acquittent s'il s'agit de colis "Finances," et dans les autres cas le poids et le volume globalement.

ART. 2.—Les douanes de la République ne pourront délivrer aucune marchandise si les connaissements qui accompagnent la déclaration en douane ne sont pas rédigés conformément à la loi et aux prescriptions qui font l'objet du présent décret.

* * * * * * *

II. — DÉCRET DU 21 MAI 1896 RECTIFIANT UNE ERREUR RELEVÉE DANS LE TARIF D'ÉVALUATION EN VIGUEUR.

(*Boletin oficial* du 30 mai 1896, nº 855.)

En vertu du présent décret, le dédouanement des "*Sacs à main*," dénommés sous les nos 1547 à 1551 du tarif d'évaluation en vigueur, se fera en prenant pour base la douzaine au lieu du kilogramme.

III. — DÉCRET DU 30 JUILLET 1896 FIXANT LA TARE APPLICABLE À L'IMPORTATION DU CAFÉ DE CHICORÉE.

(*Boletin oficial* du 1er août 1896, nº 905.)

En vertu de présent décret, une tare de 20% est accordée au café de chicorée importé en vrac dans des caisses.

COLOMBIE

[4° supplément au fascicule 90, mai 1897.]

I.—DÉCISION MINISTÉRIELLE, EN DATE DU 6 FÉVRIER 1897, RECTIFIANT UNE OMISSION RELEVÉE DANS LE TEXTE DE LA LOI N° 160 DU 28 DÉCEMBRE 1896.

[Diario oficial du 9 février 1897, n° 10257.]

Par suite d'une omission relevée dans le texte de la loi n° 160 du 28 décembre 1896, publiée dans le "*Diario oficial*" du 12 janvier 1897, n° 10233 (1), ladite loi doit être complétée comme suit:

Le paragraphe unique à l'article 4 aura la teneur suivante:

"PARAGRAPHE.—Les dispositions de la présente loi ne modifient pas l'ordonnance du ministère des finances, en date du 6 juillet 1895, relative au régime applicable, d'après le tarif, à l'importation des articles destinés à l'entreprise d'électricité à laquelle cette ordonnance se rapporte, lesdits articles étant en outre exemptés de la surtaxe établie en vertu de la présente loi."

II.—CIRCULAIRE DU MINISTÈRE DES FINANCES DU 27 FÉVRIER 1897, N° 27829, RELATIVE À L'APPLICATION DE LA LOI N° 160 DU 28 DÉCEMBRE 1896.

[*Diario oficial* du 27 février 1897, n° 10273.]

L'augmentation et la diminution des droits d'importation visées par les articles 1, 2, 3, et 4 de la loi n° 160 de 1896[1] commenceront à être appliquées le 19 avril 1897, conformément aux articles 205 de la Constitution et 61, 62, 64 et 65 de la loi n° 149 de 1888.

L'augmentation dont il s'agit sera calculée sur les droits établis par la loi n° 36 de 1886[2] sans tenir compte des modifications qu'elle a subies, et la somme ainsi obtenue sera ajoutée aux droits tels qu'ils doivent être perçus actuellement d'après ladite loi n° 36 avec les modifications qui y ont été apportées postérieurement et en observant les stipulations de l'article 4 de la loi n° 160 susmentionnée.

A ce total devra être ajoutée la surtaxe de 25 pour cent établie en vertu de l'article 1er de la loi n° 88 de 1886 et de l'article 1er de la loi n° 185 de 1896.

DÉCOUVERTE DE DÉPÔTS DE HOUILLE.

Mr. C. F. Z. CARACRISTI fait un rapport de la découverte de certain dépôts de houille dans le voisinage de Cartagéna; en parlant de ces gisements, il dit:

Les terrains houillers sont situés dans le département de Bolivar, République de Colombie, auprès de la rivière Sinu, dans ceont qui sont connus comme les savan-

[1] Voir 3e supplément au fascicule 90.
[2] Voir Tarif, fascicule 90.

nes, éloignés de 8 à 12 milles de la Baie de Cispata sur la côte de la mer. Les distances approximatives des villes voisines sont comme il suit: Cartagéna, 48 milles; Barranquilla, 120 milles; Santa Marta, 168 milles; Colon, 240 milles; Port Limon, 410 milles; Jamaïque, 480 milles; New York, 1,840 milles.

M. Caracristi énonce que les terrains houillers comprennent une étendue de 215,000 arpents, et il estime qu'ils contiennent 300,000,000 tonnes de houille. Le territoire entier est tenu de leur droit sous un titre ou une concession espagnole par les Indiens San Andrés, une tribu native indépendante qui ne consiste pas de plus de 11,000 personnes. Ces Indiens sont paisibles et assidus, leur occupation principale étant d'élever du bétail, de 75,000 à 100,000 têtes étant exportées annuellement par eux. M. Caracristi tient des Indiens, au nom de la compagnie qu'il représente, un bail des terres houillères indiquées, pour un terme de quarante-huit années.

Le Consul Smythe, en s'exprimant à ce sujet, dit:

La houille elle-même, dont un échantillon a été mis dans ce Bureau, paraît être de bonne qualité. La puissance des filons est d' 1 pied jusqu'à 10 pieds net. La formation de couche est un grès de schistes argileux, d'argile schisteuse et d'ardoise décomposée, en couches d' 1 pouce jusqu'à 1 pied de puissance.

M. Caracristi dit que les frais pour l'extraction de la houille seront comme il suit, par la tonne: Exploitation, 40 cents; maniement, 20 cents; transportation à la mer, 60 cents; total, $1.20.

On trouve aussi de la houille sur la côte au-dessous de la Baie de Cispata. Celle-ci est de bonne qualité, anthracite et jayet ou charbon bitumineux. Comme ce dernier dépôt est à une distance considérable des ports principaux de la Colombie, on ne juge pas utile de l'exploiter à présent.

CHILI.

NOUVEAU MINISTÈRE.

Le Ministère du Président Errázuriz, tel qu'il est actuellement formé, se compose comme suit:

Ministre de l'Intérieur, M. Valdés Cuevas.
Ministre de la Guerre et de la Marine, M. Palacios Zajals.
Ministre des Finances, M. Elías Fernandez Albano.

Ministre de la Justice et de l'Instruction Publique, M. Domingo Amunategui Rivera.

Ministre de l'Industrie et des Travaux Publics, M. Domingo Toro Herrera.

Ministre des Relations Extérieures, M. Silva Cruz.

On dit, d'après des informations authentiques, que la majorité du nouveau Ministère s'est prononcée en faveur de l'achèvement rapide de la section chilienne du chemin de fer Transandin. Cette importante mesure sera soumise immédiatement à la considération du Congrès Chilien.

COSTA RICA.

INDUSTRIE ET COMMERCE EN 1896.

Les faits suivants relatifs à l'industrie et au commerce de Costa Rica pour l'année 1896, sont extraits d'un rapport récent soumis au British Foreign Office:

CAFÉ.

Le prix du café, la denrée principale, qui en conséquence exerce une grande influence sur le commerce général du pays, a été bien maintenu. La récolte quoiqu'elle n'ait pas été grande, a égalé la moyenne des dernières années et a été un peu plus grande que celle de 1895.

BOIS.

Il y a eu une grande augmentation dans les expéditions de bois (cèdre et fustet), une impulsion spéciale ayant été donnée à cette branche de l'industrie par les prix élevés payés pour le cèdre dans les marchés étrangers.

BANANES.

Il n'y a pas eu de nouveaux développements dans le commerce des bananes, le nombre de grappes exportées ayant été presqu' égal à celui de 1895. La tentative de la compagnie de bananes Matinas d'exporter leurs fruits n'a pas réussí, chaque expédition envoyée, sauf une ou deux exceptions, ayant souffert une perte considérable, de sorte qu'au mois d'août dernier, elle a abandonné l'entreprise. La Tropical Trading and Transport Company, limited, achète et exporte toute la récolte, ayant obtenu le commerce de M. Minor C. Keith, de même que plusieurs plantations de bananes et de vastes étendues de terrains. Le fruit est porté au côté du chemin de fer où la compagnie le reçoit, et pendant l'année passée elle a payé aux cultivateurs 25 cents, or américain, pour chaque grappe de première qualité et 12½ cents pour celles de seconde.

COMMERCE D'IMPORTATION.

Par des conversations que j'ai eues avec les membres principaux des grandes maisons à propos du commerce d'importation, j'apprends que bien que cette

annee n'ait pas été aussi bonne que celle de 1895, elle a été après tout satisfaisante. Cependant tous s'accordent à dire que le commerce de la première moitié de l'année a surpassé grandement celui de la seconde moitié.

Pendant les six mois derniers, les ventes ont été faites avec plus de difficulté, la concurrence a été plus vive, les prix plus bas, et en conséquence la marge des profits a été plus petite.

DOUANES.

Au mois de mars dernier un réglement spécial a été publié relatif à l' entrée des échantillons des commis voyageurs. A leur arrivée une inspection minutieuse des échantillons est faite par les officiers de douane et le contenu noté exactement. Le propriétaire, en déposant la valeur des droits, peut alors emporter ses échantillons. Si les échantillons sont retournés à la douane pour réexportation dans 60 jours et qu' on les trouve d'accord avec la note prise, tant en quantité, qu'en qualité, le montant des droits de douanes déposé est rendu. S'ils ne sont pas retournés dans les 60 jours, ou s'il manque des objets, ou qu'il se trouve des changements en qualité, la somme déposée est confisquée.

Une modification a aussi été arrêtée cette année dans les réglements relatifs à la durée de temps pendant laquelle les marchandises peuvent rester en entrepôt, la limite ayant été réduite d'un an à quautre mois. Les marchandises qui ne sont pas retirées des magasins de la douane pendant ce temps seront vendues aux enchères. Une notice de la vente, donnant les marques et les nombres des colis avec une description du contenu, devra être publiée dans la Gazette Officielle 15 jours avant la date fixée pour la vente.

Les effets du décret du 1er juin 1895, qui exempte de droits tout le matériel fixe ou roulant pour la construction de tramways ou de chemins de fer à voie étroite sur les plantations des côtes de l'Atlantique, ont été prolongés jusqu'au 21 octobre 1898.

NAVIGATION.

J'ai très peu à dire sur ce sujet.

Il y a eu une augmentation de près de 38,000 tonnes dans le tonnage des vaisseaux s'arrêtant à Limon. Le service hebdomadaire de la Banana Company a été abandonné quand la compagnie renonça à l'exportation des fruits.

De l'autre côté, les bateaux à vapeur de la Compagnie Italienne "La Véloce," de Gênes, apportant des cargaisons des ports de l'Espagne et de l'Italie, s'arrêtent une fois par mois à Limon, avec un bateau extraordinaire tous les deux mois.

Sauf ces deux exceptions, le service des bateaux à vapeur reste le même que dans mon dernier rapport.

Le tonnage des bateaux à vapeur qui touchent à Puntarenas ne montre aucune augmentation, mais le tonnage des bateaux à voiles était presque le double de celui de 1895. Ce fait est expliqué par la condition d'animation du commerce des bois de charpente, la plupart des bateaux à voiles arrivant en leste pour charger le bois.

Il n'y a pas eu de changements dans le service des bateaux à vapeurs de ce port, la seule ligne dont les bateaux touchent régulièrement étant celle de la Poste du Pacifique.

GAGES.

Les gages payés à présent sont les suivants:

Charpentiers et maçons, de 2 dollars 50 cents à 5 dollars par jour (de 4 schellings 6 d. à 9 schellings par jour), suivant leur capacité.

Les terrassiers ordinaires et les laboureurs reçoivent 1 dollar 50 cents par jour (2 schellings, 6 d.).

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

L'arpentage préliminaire autorisé par le Congrès, mentionné dans mon dernier rapport, a été effectué par une commission sous la direction de M. Albert Gonzalez, chef du Département des Routes au Ministère des Travaux Publics.

Un plan montrant la route recommandée par la commission accompagne le rapport.

Dans sa note au Congrès soumettant à sa considération et à ses suggestions le rapport de la commission, le ministre a recommandé fortement l'adoption de la route proposée.

Il constate que l'Exécutif, en vue des intérêts importants à Puntarenas a enjoint la commission de diriger leurs arpentages dans le but de terminer, s'il est possible, la ligne à ce port; mais après une étude minutieuse de la question, ils se sont convaincus que Tivives, un point situé mi-chemin entre Pital, le port recommandé par la commission spéciale (à laquelle j'ai fait référence dans mon dernier rapport), et Puntarenas, possède sous tous les points de vue les plus grands avantages.

En résumant tous les arguments en faveur de cet endroit il conclut:

Ainsi il paraît qu'en faisant de Tivives le terminus de la ligne sur le Pacifique, la construction coûtera 1,000,000 de dollars de moins que si elle se terminait à Puntarenas, 2,000,000 de dollars de moins que si elle se terminait à Caldera et 600,000 de dollars de moins que si elle se terminait à Pital. Ceci se rapporte au coût de construction, mais à propos des autres conditions, telles que la longueur de la ligne, les montées faciles, les facilités de construction et le maintien d'une voie permanente, il n'y a aucune autre route qui puisse se comparer à celle menant à Tivives.

Tivives n'est pas un port naturel, mais d'après un rapport on pourrait en faire un bon port avec une dépense de 1,500,000 dollars, égaux à environ 130,000 livres sterling.

Le Congrès a approuvé le rapport et les suggestions de la Commission, et a décrété que la construction de la ligne devra être poursuivie, et que la route proposée par la Commission, se terminant au port de Tivives dans le golfe de Nicoya, devra être adoptée.

Le décret, en plus, accorde à l'Exécutif le pouvoir de faire les contrats qu'il jugera nécessaires pour la construction dudit chemin de fer et pour les travaux d'amélioration du port où se termine la ligne. Tous ces contrats, cependant, sont sujets à l'approbation du Congrès.

RENTES ET DÉPENSES.

Le rapport du Ministre des Finances terminant le 3 mai 1896 montre:

	Montant.	
	Dollars.	Livres sterling.
Recettes totales de l'année	6, 528, 975	567, 737
Dépenses totales de l'année	6, 187, 929	538, 080
Excédant	341, 048	29, 657

Les évaluations du budget pour 1896–97 sont:

	Montant.	
	Dollars.	Livres sterling.
Rentes	6, 491, 177	564, 450
Dépenses	6, 186, 060	537, 918

Le décret approuvant ces évaluations du budget détermine que l'excédant sera appliqué de préférence à établir la nouvelle monnaie nationale, à la construction du chemin de fer du Pacifique et autres travaux d'utilité publique reconnue.

J'ai réduit cette année en livres sterling les montants en monnaie nationale, au taux de 11 dollars 50 cents par livre.

ÉQUATEUR.

L'information donnée ci-dessous relative à Quito, son trafic, ses resources commerciales, ses moyens de communications, etc., est tirée d'un rapport officiel tout récent.

Dû à sa situation singulière, Quito est privé de presque toute importation directe de l'Équateur. A l'exception de deux maisons françaises, tous les commerçants d'ici sont à la merci des agents quasi-indépendents du Guayaquil, par l'entremise desquels les commerçants sont obligés de faire leurs commandes à un prix excessif.

SOURCE DES IMPORTATIONS.

Quito importe de la Grande-Bretagne des cottonades et de la quincaillerie; de l'Allemagne, des lainages, drogues, produits chimiques (principalement des teintures d'aniline), lager bière en caisses et bijouterie; de France, des soies,

vêtements, chapeaux et gants; d'Espagne, vins, fusils de chasse et des vêtements bon marché; des États-Unis, pétrole, médecines brevetées, quincaillerie, montres et horloges.

EXPORTATIONS.

Il n'y a pas d'exportations dignes d'être mentionnées, mais une fois le projet du chemin de fer sera mis à exécution, et avec des transports bon marchés, les possibilités à cet égard ne peuvent pas être estimées trop haut. Jusqu'à une époque récente on envoyait au Guayaquil pour sa consommation, une grande quantité de lard par la côte, mais dernièrement, dû à la production d'un article meilleur marché dans ce port et à la concurrence faite par l'huile de graine de coton importée des États-Unis, ce commerce a été entièrement ruiné.

DROIT D'OCTROI.

En ce qui regarde les "Dépenses excessives des intermédiaires et des transports," et en connection avec des importations telles que, vins, esprits de vins et bière, je ne puis que citer les droits d'octroi qui peuvent être levés maintenant à Quito, qui sont:

	Cents.
Vin:	
Par caisse d'une douzaine	40
Par caisse de 2 douzaines	80
Esprit de raisin du Pérou:	
Par baril	80
Bière:	
Par caisse d'une douzaine	40
Par caisse de 2 douzaines	80

AGRICULTURE.

L'Équateur est essentiellement un pays agricole. Dans le voisinage de Quito, de grandes quantités de blé, orge, maïs, petits pois, lentilles, haricots et de pommes de terre sont cultivées.

Autrefois, beaucoup de ces produits n'étaient pas cueillis ou se perdaient, mais pendant les dernières années, à cause d'une augmentation dans la population ou d'une diminution de la superficie en culture, je n'ai pas pu vérifier à laquelle des deux causes ç'à été dû; à présent les choses ont changé.

HOUBLON.

Jusqu'à présent la bière, de qualité excellente, fabriquée en Equateur, a été faite de drêche et houblon importés de San Francisco. Le Ministre de l'Agriculture se rendant compte des difficultés sous lesquelles les brasseurs travaillent, causées par ce qu'ils sont forcés d'importer de l'étranger leurs matériaux nécessaires, a commandé 200 plants de houblon (*lupulus*), d'Allemagne, dans l'espoir de les acclimater. Dans le cas où cette expérience aurait du succès, la bière prendrait probablement la place du rhum de canne à sucre et maïs (*chicha*), comme boisson nationale, aussitôt que le coût de la drêche sera réduit au minimum. On propose

de planter le houblon à Ambato (8,000 à 9,000 pieds d'altitude), lieu que les botanistes ont déclaré être le meilleur pour obtenir le résultat désiré.

MOULINS À FARINE.

Il y a plusieurs moulins à farine mis en action par la Yachangara qui traverse Quito; la farine est fournie au consommateur à 5 *sucres* par quintal espagnol, ou approximativement 12 schellings par cent livres. Il y a un moulin de construction française à Ambato qui produit une quantité de farine même meilleure que celle de Californie, et cette farine se vend à raison de 16 schellings 8d. par cent livres.

FERME POUR L'ÉLEVAGE DU BÉTAIL.

Grande attention, relativement aux conditions anormales des fermes de l'Équateur, est faite au sujet de l'élevage du bétail; mais il y a une bien triste insuffisance de méthodes scientifiques pour soigner le bétail et les récoltes. Quant aux éleveurs de bétail, leurs panacées consistent en grandes saignées pour n'importe quelle maladie, morves, farcins ou autres choses, qui arrivent; en conséquence bien des bêtes sont perdues par leur ignorance. En dehors de cet agent, qui fait une réduction dans les troupeaux, je dirai qu'un grand nombre est détruit annuellement par le puma, appelé le lion américain.

Généralement, ces fermes contiennent de 1,000 à 3,000 têtes chacune, mais quand il y a dans la ferme un de ces froids "Paramos" (espèce de désert) où l'on ne peut garder à vue des troupeaux, le nombre des bêtes monte jusqu'à 7,000 ou 10,000, dont plusieurs sont sauvages. Ces pauvres bêtes sont forcées à chercher leur nourriture pendant toute l'année, et plusieurs meurent de froid, ou sont tuées par les pumas, ou comme on l'a dit déjà, par l'ignorance dans les pratiques vétérinaires du pâtre. On demande son attention une fois par an, et à cette occasion les animaux sont passés en revue, après laquelle ceux qui sont trouvés en meilleure condition sont enfermés et délivrés à l'abatteur.

Prix des Animaux.

	Prix. £	s.	d.
Chevaux (ordinaires, de selle), chaque	8	0	0
Mules (bonnes, de selle), chaque	25	0	0
Bœufs, chaque	2	16	0
Vaches à lait, chaque	2	10	0
Cochons, chaque	0	5	0
Moutons, chaque	0	1	0

MOYENS DE COMMUNICATION.

Conforme au rapport le voyage entre Guayaquil et Quito peut se faire en six jours en étapes faciles. De Guayaquil, de petits bateaux à vapeur pour rivières, de construction américaine, transportent le voyageur jusqu'à Babahoya, de là le reste du voyage se fait à dos de mulet. A l'exception de l'inconvénient qui résulte de l'atmosphère raréfiée par l'altitude des montagnes, le voyage n'a pas de sérieux contretemps. La monotonie et la fatigue sont récompensées par

la beauté de la perspective des montagnes des Andes, le sommet couvert de neige des Chimborazo, et autres montagnes renommées qui sont clairement en vue.

Le prix du voyage par personne, de Guayaquil à Quito, est de $35 à 37.50, une mule de charge et fourrage compris. La meilleure époque pour faire le voyage est au mois de juillet au mois de septembre.

MEXIQUE.

CHEMIN DE FER DE CHIHUAHUA A LA CÔTE DU PACIFIQUE.

Le Gouvernement mexicain vient de promulguer officiellement une concession pour la construction d'un chemin de fer de Chihuahua, Mexique, à la côte du Pacifique. MM. Alfred A. Spendlove et E. C. Creel sont autorisés à construire une voie ferrée partant de la ville de Chihuahua, ou d'un point sur la ligne du chemin de fer mexicain au sud de Chihuahua, et à l'étendre à l'ouest jusqu'à un point sur la côte du Pacifique, dans l'État de Sonora.

Les concessionnaires devront soumettre au Département de Communications pendant l'année, à partir du 13 avril 1897, les plans de la première section de 200 kilomètres. Les autres plans devront être présentés par sections d'au moins 25 kilomètres, de manière que la construction ne soit pas retardée par le manque de plans. La construction commencera aussitôt que le Département de Communications aura approuvé les plans, et à l'expiration de deux ans du commencement du travail, 200 kilomètres devront être terminés.

La construction devra se faire pour le reste du temps de la concession, à raison de 100 kilomètres l'an, et la voie entière, avec sa ligne télégraphique, devra être complète dans sept ans à partir du 13 avril 1897. Les travaux de construction peuvent commencer par l'un ou l'autre terminus de la ligne. Une ligne télégraphique sera construite pour le service exclusif de la voie. La compagnie, avec la permission du Département de Communications, pourra construire une gare terminus sur le Pacifique, avec des jetées, quais et entrepôts de marchandises, pour l'usage desquels le public aura à payer des prix modérés d'après un tarif soumis à l'approbation du Département de Communications.

Les plans des quais et des autres constructions devront aussi être soumis à l'approbation du même Département.

Pour venir en aide à la ligne, le Gouvernement accorde à la compagnie une subvention subordonnée à quelques conditions. La longueur subventionnée de la ligne sera de 600 kilomètres.

LOI RELATIVE À LA PRÉSERVATION DES MONUMENTS ARCHÉOLOGIQUES, ETC,

Le Gouvernement mexicain a promulgué un décret exécutif en vue de la protection et préservation des monuments archéologiques du pays et défendant l'exportation d'antiquités, d'idoles ou de manuscrits mexicains sans une autorisation légale.

Dans le décret, les monuments archéologiques sont ainsi définis: Ruines de villes, casas grandes, habitations de troglodytes, fortifications, palais, temples, pyramides, pierres sculptées ou celles portant des inscriptions, et en général tous les édifices qui seront de quelque intérêt pour l'étude de la civilisation et de l'histoire des anciens habitants du Mexique.

Le décret pourvoit au dessin d'une carte détaillée de l'aspect archéologique du pays. La ruine ou la défiguration de pareils monuments constitue une offense contre la loi et sera punie par l'emprisonnement et l'amende.

L'article 6 du décret lit comme suit: Les antiquités, manuscrits, idoles, amulettes, et autres objets ou biens mexicains qui auront de l'intérêt pour l'étude de la civilisation et de l'histoire des aborigines et des habitants primitifs de l'Amérique, et surtout du Mexique, ne peuvent pas être exportés sans une autorisation légale.

NICARAGUA.

Dans une depêche récente de San Juan del Norte, le Consul THOMAS O'HARA donne avis au Départemente d'État, que les bâtiments à vapeur de la Compagnie des Paquebots à vapeur des Postes Royales, qui ont jusqu'ici fait des haltes régulières à ce port, ont discontinué ce service. Par un arrangement, les navires à vapeur de la Compagnie Atlas des Bâtiments à Vapeur, feront à

l'avenir des visites régulières semi-mensuellement à San Juan del Norte.

Le Consul rapporte le fait que la valeur totale des chargements de ce port à l'Europe pour l'année fiscale qui est arrivée à son terme le 30 juin 1896, était $516,267.93, en monnaie des États-Unis. Le 5 juin 1897, un contrat a été signé entre un représentant autorisé du Gouvernement de Nicaragua et la Compagnie Atlas des Bâtiments à Vapeur, par lequel est accordé à la compagnie ci-dessus mentionnée, le droit exclusif, pour 30 années, de naviguer sur la lagune Silico. La compagnie a aussi pour la même période le droit exclusif de construire et d'opérer les tramways et chemins de fer tout le long des rives de la Rivière San Juan. Le Gouvernement s'oblige à ne pas accorder des subsides à aucune autre ligne de bâtiments à vapeur qui naviguera sur le Lac Nicaragua, durant le même espace de temps. La Compagnie Atlas des Bâtiments à Vapeur est une corporation anglaise.

Le contrat fait avec la Compagnie Atlas est, pour la plupart des égards, similaire á celui que M. Pellas a eu avec le Gouvernement depuis 1894, et il en est vraiment le successeur, en vertu de l'acquisition des vaisseaux et autres propriétés de M. Pellas.

Dans sa dépêche, le Consul O'Hara énonce que la Compagnie Atlas va faire construire probablement deux ou trois nouveaux bateaux pour la rivière San Juan et un pour le lac, et il suggère que les entrepreneurs américains pourraient bien faire de s'efforcer d'obtenir les contrats.

Les représentants de la compagnie dans les États-Unis, sont Messrs. Pim, Forwood & Kellock, 24 State street, New York City.

PÉROU.

L'information suivante relative aux conditions commerciales et industrielles qui existent au Pérou, est extraite d'un rapport général sur ce pays pour l'année 1896, soumis au British Foreign Office par le consul M. Alfred St. John:

Importations.

Pays de provenance.	Valeur.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
Grande-Bretagne	6, 289, 386	5, 893, 204	4, 350, 972	4, 115, 213
Allemagne	2, 865, 760	2, 642, 484	1, 957, 938	1, 800, 105
Chili	2, 497, 000	2, 383, 000	1, 470, 450	1, 479, 820
France	1, 576, 587	1, 389, 398	1, 033, 356	1, 028, 803
États-Unis	1, 323, 876	1, 124, 905	837, 562	802, 106
Italie	445, 624	413, 232	293, 691	298, 352
Brésil	440, 880	443, 152	483, 820	485, 139
Belgique	468, 971	687, 988	489, 485	411, 522
Chine	539, 273	447, 677	326, 322	308, 649
Equateur	92, 799	86, 476	54, 389	57, 612
Espagne	109, 612	89, 508	54, 387	61, 728
Australie	49, 801	143, 392	108, 774	92, 592
Inde	48, 782	248, 452	217, 548	102, 880
Uruguay	217	1, 711	.....	94, 900
Argentine	2, 171	895	6, 526	3, 096
Autres Pays	250, 600	326, 581	50, 049	601, 119
Total	17, 001, 339	16, 332, 055	11, 735, 269	11, 743, 636

Exportations.

Pays de destination.	Valeur.			
	1891.	1892.	1893.	1894.
	Soles.	*Soles.*	*Soles.*	*Soles.*
Grande-Bretagne	5, 811, 973	10, 601, 366	9, 425, 900	6, 660, 000
Chili	5, 207, 090	2, 551, 000	3, 402, 549	3, 537, 930
Allemagne	1, 111, 454	1, 232, 762	1, 028, 280	768, 000
Colombie	706, 340	1, 539, 579	1, 371, 040	840, 000
France	534, 235	580, 449	531, 278	372, 600
Équateur	813, 979	502, 274	514, 140	360, 000
Amérique Centrale	686, 400	257, 280	250, 070	120, 000
États-Unis	278, 016	1, 029, 284	908, 314	1, 014, 000
Brésil	269, 415	303, 716	335, 636	369, 099
Italie	3, 663	55, 620	47, 986	33, 606
Belgique	26, 474	272	171	.....
Uruguay	340	28, 646	.....	.....
Argentine	1, 315	.....	.....	.....
Autres pays	1, 206, 454	1, 286, 879	1, 269, 281	683, 400
Total	16, 657, 148	19, 969, 127	19, 084, 645	14, 758, 635

Les tarières et outils dont se servent les charpentiers et les entrepreneurs de bâtiments, sont aujourd'hui importés des États-Unis en plus grande quantité qu'autrefois. Les commerçants du Pérou préfèrent s'adresser aux États-Unis pour ces articles à cause de l'élégance de la façon, des bas prix et de la manière de l'emballage. Les charrues à mains sont également importées des

États-Unis, car il semble que les manufacturiers anglais sont incapables ou manquent de volonté de faire le genre de charrue qu'on demande dans ce pays. Les plaques en acier de qualité inférieure, mais qui répondent à leur destination, sont aujourd'hui importées des États-Unis à un prix moins élevé que celui payé pour les plaques en fer venant de l'Angleterre. Les serrures sont un article d'importance, mais on dit que les serrures anglaises envoyées dans ce pays sont surannées et plus chères que celles de fabrication américaine, allemande et française du même modèle. La serrure américaine à l'apparence d'être bien finie; dans tous les cas, elle est bien vernie, tandis que l'article anglais présente une apparence pitoyable.

Il a déjà été remarqué qu'on attache beaucoup d'importance à la manière de l'emballage des marchandises. Il n'y a aucun doute que les outils et la quincaillerie importés au Pérou des États-Unis et d'Allemagne sont plus soigneusement emballés que les marchandises anglaises. Il semble que ce serait peu difficile de dépenser plus de soin avec des détails si triviaux, s'il est vrai, comme on dit, que le succès ou la perte d'un commerce quelconque dépend souvent de circonstances peu importantes.

Les bières anglaises sont rarement importées maintenant, attendu quelles sont trop lourdes et beaucoup plus élevées en prix que les bières légères de l'Allemagne et de la Norvège qui sont beaucoup en demande au Pérou. Il y a trente ans, des cargaisons immenses d'ales de Bass, d'Alsops et de Tennant étaient importées, á l'entière exclusion des bières allemandes, tandis qu'aujourd'hui c'est tout le contraire. Il n'y a aucune importation d'ales anglaises. Le Stout de Dublin et de Londres est importé, mais la demande en est insignifiante. C'est vraiment étonnant que les brasseurs anglais ne puissent pas produire le genre de bière que demandent dans l'Amérique du Sud, ceux qui n'ont aucune objection à payer un prix élevé pour de la bière étrangère.

Il serait peut-être utile de signaler que toutes les machines employées dans l'agriculture, pour l'exploitation de mines, ou dans les fabriques, fonderies et autres industries similaires, sont exemptes de droits d'entrée. Pour être exemptes de droits, les machines doivent être importées en entier (mais pas nécessairement assujetties), puisque les différentes pièces des machines

paient des droits de douanes, étant importées séparément et l'expression du tarif est "maquinas" et non "maquinaria."

SUCRE.

Le sucre est le produit principal du Pérou, mais la production n'a plus la grande importance d'autrefois. La période la plus prospère a été de 1873 à 1878, quand la production par an, était d'environ 100,000 tonnes, évaluée à plus de 2,000,000 livres sterling. La canne à sucre est cultivée sur la côte du Pérou de la latitude 3° à la latitude 18°. Dans presque toutes les vallées comprises dans cette zone, on trouve des plantations de canne à sucre. D'après une autorité digne de confiance, la récolte totale de 1894, des départements producteurs de sucre, se divise comme suit:

Départements.	Quantité.	Départements.	Quantité.
	Tonnes.		*Tonnes.*
Piura	300	Ica	2, 700
Lambayeque	10, 000	Arequipa	1, 400
Libertad	22, 750	Tacna	250
Ancachs	4, 200		
Lima	31, 000	Total	72, 600

Les superficies actuelles en culture, s' élèvent à 90,000 acres environ, mais si les pâturages et les autres terres appartenant aux plantations sont pris en considération, on calcule que l'étendue totale, livrée à l'industrie sucrière est deux fois plus grande. Il y a 62 moulins à sucre et 21 usines de concrète et de chancaca.

On vient de former plusieurs compagnies étrangères de plantations de cannes à sucre. La formation de ces compagnies n'est pas regardée favorablement, sous prétexte qu'elles absorbent une industrie qui a été jusqu'ici presqu' exclusivement dans les mains des Péruviens, tandis que la vérité est, que plus d'une de leurs plantations a été sauvée de la ruine par le secours prêté á temps par ces compagnies, dont les plus importantes sont les suivantes: Cartavio, dans la vallée de Chicama près de Trujillo; les "Peruvian Sugar Estates Company," près de Chimbote, qui sont toutes les deux inscrites à Londres; Casa Grande, une compagnie allemande, et Roma, une entreprise italienne, qui sont aussi situées dans la vallée de Chicama. Le montant total du capital placé dans cette industrie, y compris les terres, les machines et le capital d'exploi-

tation, est évalué à 3,500,000 livres sterling environ. On dit que le nombre d'ouvriers et autres dans cette industrie, s'élève à 24,000.

Dans les régions-du centre du Pérou, la canne à sucre est cultivée dans quelques unes des profondes et chaudes ravines, mais la production est bornée aux besoins du marché local, qui sont nécessairement petits. A l'interieur les prix varient beaucoup. Sur la côte, un quintal de sucre ne vaut que 10 schellings, mais à Huanoco il se vend à £1; à Apacucho à £2, et à Cuzco, même à £2, 10 schellings. La superficie actuelle en culture est peu étendue; les laboureurs sont des Indiens attachés aux plantations et qui reçoivent leurs gages en espèce, c'est-à-dire qu'ils sont payés en coca et spiritueux. Les laboureurs libres reçoivent 40 sous par jour environ.

La récolte totale de l'année, dans cette région, est evaluée à peu près 1,730 tonnes, dont une grande partie sert pour la distillation des spiritueux non coupés.

Dans la région tropicale ou orientale se trouvent, dans beaucoup de ces territoires sans bornes, des morceaux de terre produisant la canne à sucre, mais à cause de la faible densité de la population et de l'impossibilité de se débarrasser du produit, la récolte en est insignifiante. Elle est évaluée á 360 tonnes environ. Ainsi la production totale du Pérou se distribue comme suit:

	Quantité.
	Tonnes.
Région littorale	72,600
Région centrale	1,730
Région tropicale	360
Total	74,690

D'après un rapport reçu de M. Dalmau Vice-Consul britannique en fonctions à Salaverry, la production des fameuses valleés de Chicama et Santa Catalina était, en 1895, de:

Articles.	Quantité.
	Tonnes.
Sucre	27,084
Concrète	1,532

M. Dalmau estime la production pour l'année 1896, comme suit:

Articles.	Quantité.
	Tonnes.
Sucre	30, 000
Concrète	2, 000

Trois conditions sont nécessaires à l'amélioration de l'industrie sucrière du Pérou; meilleures machines et par conséquent augmentation du capital, méthodes plus scientifiques et plus grand nombre d'ouvriers. Les Chinois et les nègres disparaissent graduellement et sont difficilement replacés, parce que les habitants de l'intérieur ne veulent pas travailler sur la côte où ils deviennent fréquemment poitrinaires. La question du travail est vraiment la plus importante de toutes celles qui sont à résoudre.

L'EXPLOITATION DES MINES.

On trouve sur la liste officielle 3,475 placements miniers, y compris des métaux de toute espèce (principalement l'argent) et du pétrole, quoique le nombre en exploitation ne soit aucunement aussi grand. Chaque placement paie une taxe semi-annuelle de 15 *soles*. Les revenus de cette taxe sont attribués à l'Ecole de Mines de Lima. Sauf l'or et l'argent en barres, les métaux et aussi la monnaie sont exempts de droits d'exportation. La valeur totale des minerais exportés du Pérou, s'élève à 7,000,000 *soles* environ par an, ou ce qui est plus ou moins le double d'il y a cinq ans. Cette augmentation est due en grande partie, à l'introduction du système appelé la lixiviation.

Une société nationale de mines (Sociedad Nacional de Minería) vient d'être formée à Lima pour la représentation et l'encouragement de ses intérêts minéraux. Ayant un status semi-officiel, tel que possède la Chambre de Commerce, elle deviendra un moyen utile pour la discussion avec le Gouvernement, de griefs et de toutes matières d'un intérêt minier.

L'OR.

Les dépôts aurifères du Pérou sont, selon toute probabilité, d'une grande importance, mais jusqu'ici l'industrie en a été négli-

gée. L'accès de quelques-uns des districts où se trouvent les plus riches veines de quartz ou alluvions contenant de l'or, est très difficile à présent. Dans la région amazonienne, l'or se trouve dans beaucoup d'endroits bien connus, mais le climat, le manque d'ouvriers et l'hostilité des tribus indiennes sont parmi les principaux obstacles qu'on y rencontre.

Dans le rapport de Sir Charles E. Mansfield, publié en 1890, dans le Miscellanée (N° 167), les principaux dépôts d'or du Pérou sont indiqués. Cette publication intéressante, compilée des sources les plus autorisées, contient presque toutes les informations utiles sur cet important sujet.

L'information donnée ci-dessous, est le résumé d'une exposition rédigée expressément pour la publication dans ce rapport par M. E. J. Prew, ingénieur anglais, qui vient de retourner de Carabaya. Sa description contient sans doute, l'information la plus récente et la plus digne de foi sur ce sujet:

Il serait peut-être utile de faire précéder mes remarques sur le sujet par l'indication des routes qui mènent aux districts aurifères.

On peut se confier au tableau suivant de distances, comme étant à peu près exact.

Destination.	Jours de trajet.	Distances.
Par chemin de fer:		*Milles.*
Mollendo–Arequipa	1	107½
Arequipa–Juliaca	1	189
Juliaca–Santa Rosa	1	82
A dos de mulet:		
Santa Rosa–Nuñoa	1	18
Nuñoa–Palca		10
Palca–Macusani	1	27
Macusani–Coaza	1	42
Coaza–Saco	1	15
A pied:		
Saco–Sachapata	½	12
Sachapata–Tambo Pata	1	2
Tambo Pata–Tambo Pampa		
Tambo Pampa–Coquini		
Coquini–Rivière Inambari	½	.....

De la rivière Inambari on peut gagner n'importe quel point du district de Carabaya. Le trajet de ce point se fait aussi à pied. Le temps nécessaire à présent, une fois arrivé sur la route, est donné ci-dessus, mais il est très rare qu'on puisse faire le trajet sans s'arrêter pour quelques jours à quelques-uns des principaux endroits d'arrêt; en réalité, c'est absolument nécessaire de s'arrêter pour se procurer des porteurs et guides indiens afin de transporter les marchandises et effets, puisqu'il est impossible de s'en procurer plus loin. En général

les routes ne sont pas mauvaises jusqu'à Saco, bien que dans quelques endroits elles soient loin d'être bonnes. L'altitude varie de 4,336 mètres (14,092 pieds) à Macusani, à 3,783 mètres (12,294 pieds) à Coaza, et à peu près de même à Saco.

Le climat est exceptionnellement bon, les pluies sont abondantes et les fièvres sont inconnues, bien que ce soit un climat tropical. La température varie de 70° Fahr. pendant les soirées, à 90° Fahr. à l'ombre pendant la journée, et à 130° Fahr. au soleil. Ceci est la moyenne, mais naturellement il y a des moments ou il fait plus froid et plus chaud.

Presque toutes les espèces de bois s'y trouvent, telles que le bois de fer, le noyer, l'acajou et plusieurs espèces de bois tendres, mais à cause du manque de machines à scier on peut difficilement en faire des planches, bien qu'en cas de nécessité, on se sert des scies à mains, cependant ces bois servent admirablement pour soutiens de mines, poteaux et charpentes de maisons. La plupart de ces dernières ne sont que des huttes sans autre plancher que le sol, et ne sont généralement que des appentis construits de poteaux et recouverts de branches de palmier. C'est rare que les devants ou les côtés soient couverts, mais les bonnes toitures de feuilles de palmier empêchent la pluie de pénétrer. D'autres maisons sont bâties au-dessus du sol sur des poteaux, mais elles appartiennent généralement à des gens de fortune, ou aux propriétaires de mines.

La vie animale peut se dire rare, bien qu'on en entende plus qu'on en voit dans la forêt touffue. Les perroquets de toutes couleurs sont les oiseaux les plus nombreux, et les singes, les animaux qu'on rencontre le plus. Sur les chemins montagneux qui mènent à Inambari se recontrent la vicuña, l'alpaca, les cerfs, les biscachos, les perdrix, les canards, etc.

Les natifs du pays, connus sous le nom de "Chunchos" sont rarement vus. Ils ne sont aucunement civilisés et plusieurs cas sont racontés de groupes de voyageurs surpris et tués par eux; leurs armes sont l'arc et les flèches faits de bois de fer. On suppose qu'à mesure que la civilisation entrera dans ces régions, les "Chunchos" ou Indiens se retireront plus loin dans l'intérieur.

LE PÉTROLE.

L'industrie du pétrole au nord du Pérou naquît il y a trente ans environ, le pétrole ayant été découvert en sondant pour avoir de l'eau à la plantation de Mancora, près de Payta. Durant cette période, six entreprises différentes ont été tentées, mais sans avoir donné jusqu'ici des résultats satisfaisants. Il existe sur cette côte deux usines de pétrole. Le pétrole produit donne une lumière faible; il fume et ne se compare pas au produit Américain, qui se vend de 8 à 9 *soles* par caisse, tandis que le produit de ce pays se vend de 2 *soles* 50c. à 3 *soles* par caisse de dix gallons et ne sert qu'à l'éclairage des rues. On a dépensé dans ces plusieurs entreprises, qui n'ont en aucun cas rapporté des bénéfices sensibles, de 4,000,000 à 5,000,000 livres sterling. Le forage de

centaines de puits a été fait, quelques-uns sont devenus des puits coulants et d'autres des puits de pompe, le pétrole se trouvant à une profondeur de 250 à 600 pieds, mais tous sont devenus secs après un court écoulement. Des connaisseurs des Etats-Unis ont examiné avec soin le terrain au nord et au sud de Payta, et ont donné comme leur opinion, que malgré les indications abondantes à la surface, qui se trouvent sur toute l'étendue de cette région, on ne trouvera probablement pas du pétrole en quantités considérables.

LE CAOUTCHOUC.

Le caoutchouc est la principale exportation de la région amazonienne du Pérou. D'après des statistiques publiées ici, par un journal financier, la quantité exportée en 1894, a été de 1,294 tonnes, évaluées à 179,437 livres sterling; mais d'après le rapport de M. RHIND sur la production, le commerce, et les finances des Etats de l'Amazone et de Pará pour 1895, la quantité de caoutchouc exportée du Pérou par Pará n'a été, pendant cette année, que de 783 tonnes, évaluées à environ 145,000 livres sterling. Le rapport de M. RHIND est sans doute le plus correct. Dernièrement, une diminution considérable s'est fait sentir, à ce qu'il paraît, dans l'exportation de ce produit, car en 1890, 1,163 tonnes avaient été exportées via Pará.

COTON.

Le Vice-consul, M. BLACKER, écrit comme suit:

La cultivation du coton au département de Piura dépend entièrement des inondations des rivières Chira et Piura qui, comme le Nil d'Egypte, avant que ses eaux ne fussent contrôlées par des moyens artificiels, ne débordent que très peu.

Les crues de quelque importance n'ont lieu que chaque six ou sept ans, moment où chaque acre utilisable de terrain est planté de coton par son propriétaire; et une fois que les plantes ont pris racine le pivot suivra l'humidité produite par la crue en se retirant graduellement de la surface, à une profondeur de 12 à 15 pieds, jusqu'à ce qu'il touche l'humidité causée par les filtrages du niveau naturel de la rivière. Les plantes produisent deux récoltes par an, en juin et décembre, et continuent à rapporter deux récoltes jusqu'à ce que la crue suivante ait lieu, quand elles sont coupées et de nouvelles plantées à leur place. Le coton de Piura est à soie longue et classé comme coton grossier comparé au coton tendre à soie courte d'Amérique; il entre dans les mélanges faits par les fabriques de laine d'Angleterre et d'Amérique et rapporte à peu près le double du prix du coton américain. La culture du coton par l'irrigation artificielle, a

été essayée, mais n'a pas réussie, à cause de l'insécurité des bords des rivières, qui sont sujets à être emportés, la rivière pouvant aussi changer son cours en vingt-quatre heures dans une extension considérable. Plusieurs entreprises ont échoué à cause de ces conditions. Le lit de la rivière est sablonneux; la surface du sol n'est pas profonde et devient par conséquent, facilement saturée par les crues, étant emportée en peu de temps par la rivière qui laisse à sa place des rives inutiles.

Le coton exporté du Pérou est estimé à 5,500 tonnes, évaluées à 118,000 livres sterling.

CAFÉ.

La production du café augmente et est en bonne voie de devenir une des denrées principales du Pérou. Le grand district producteur de café se compose des vallées de Chanchamayo, de Perené, de Paucarbambo et du Rio Colorado, qui se communiquent toutes par des sentiers avec le village de La Merced, l'endroit à l'est le plus habité de cette partie du Pérou. La baisse en valeur de ce produit pendant 1896, a causé naturellement des craintes aux planteurs; néanmoins, ces craintes ne semblent pas bien fondées car le café qu'ils produisent étant d'une qualité excellente, une hausse peut avoir lieu à chaque moment. Les difficultés principales sont celles de transports et de travail, qui sont toutes deux sans doute difficiles à surmonter.

Pendant l'année 1895, la quantité totale des exportations de café du Pérou a été environ 1,066 tonnes. Les exportations des districts de Huanuco et de Chanchamayo en 1895 se sont élevées à 704 tonnes. La production de 1896 a dû au moins égaler celle de 1895, mais on ne sait pas encore la totalité des tonnes exportées de Pacasmayo, Pisco et Salaverry pendant l'année dernière.

COMMERCE DES LAINES.

Un journal péruvien vient de publier des statistiques afin de montrer que le commerce des laines était en train de diminuer, demandant au Gouvernement de rechercher la cause de cette diminution mentionnée de l'une des branches les plus importantes de la production nationale. On s'est donné beaucoup de peine pour en procurer des informations de sources privées, afin de déterminer s'il y avait quelques raisons à cette assertion, mais l'information obtenue et qui est absolument exacte, montre qu'il n'y en avait aucune. L'exportation d'alpaga pendant ces quinze dernières années a été

en moyenne de 30,000 balles environ par année, de 350 à 400 livres chacune. Le total de ces chargements va à la Grande-Bretagne. Il n'a pas été possible d'obtenir des informations semblables à propos de la laine des moutons, mais on ne croit pas qu'aucune diminution se soit fait sentir dans les exportations qui ont eu lieu ces quelques dernières années.

COCAINE.

Il se trouve au Pérou dix manufactures de cocaine; 5 à Huanuco; 1 dans le district de Monzon; 1 dans celui de Puzozo; 2 à Lima; 1 à Calláo.

On dit que la production de cet alcaloïde précieux a diminué dernièrement. Cette diminution est expliquée par le fait que l'extraction est moins chère à l'étranger, ce qui se prouve par l'augmentation de l'exportation des feuilles de coca.

Le tableau suivant montre la quantité et les valeurs de la cocaine exportée de 1891 à 1895:

Année.	Quantité.	Valeur.
	Kilos.	*Livres sterling.*
1890	1, 730	346, 000
1891	3, 215	643, 000
1892	4, 550	910, 000
1893	2, 357	471, 800
1894	4, 716	943, 200
1895	3, 407	600, 940

La quantité et la valeur des feuilles de coca exportées de 1891 à 1894 ont été les suivantes:

Année.	Quantité.	Valeur.
	Kilos.	*Livres sterling.*
1891	128, 543	241, 473
1892	388, 465	574, 396
1893	390, 955	707, 792
1894	372, 360	706, 586

MAÏS.

Le maïs est cultivé en grandes quantités au Pérou, où il constitue l'aliment principal de la population indienne, qui s'élève à près de 2,000,000. La meilleure espèce se cultive dans la région

montagneuse. En effet, le maïs d'Urubamba, dans le département de Cuzco, est très renommé et a été exposé en Europe. Le maïs d'Arequipa est aussi d'une qualité excellente. Dans la province de Chancay l'on se sert de cette plante pour engraisser les porcs, et dans la vallée d'Arequipa on se sert de guano pour sa culture.

SEL.

L'importation du sel au Pérou est maintenant défendue. Un droit de 5 sous par kilogramme a été perçu en 1896, sur le sel natif pour les usages culinaires, et d'un sou, s'il était destiné à servir dans les manufactures, cas auquel il n'est plus convenable à l'usage culinaire. L'Etat se réserve le privilège de l'exportation de ce produit. Les revenus de cette taxe onéreuse seront consacrés au fonds qu'on ramasse dans le but de payer au Chili la somme stipulée dans le traité de paix conclue entre le Pérou et le Chili, au cas de la restoration des provinces de Tacna et Arica à la Republique du Pérou. La levée de cette taxe a rencontré de la résistance parmi la population indienne dans quelques districts du département d'Ayacucho et des désordres sérieux ont eu lieu en conséquence.

D'après un rapport officiel, la quantité de sel exportée annuellement est de 6,000 tonnes environ et la consommation annuelle du pays est de 35,000 tonnes environ.

VIGNOBLES.

Cette branche de l'agriculture devient d'une importance considérable au Pérou. La vigne est cultivée dans le département de Lima sur une petite échelle, mais dans les départements d'Ica et de Moquequa il y a des grands vignobles. Les raisins muscatels sont très cultivés dans ce dernier département, et de leur jus est fabriqué un vin très apprécié, connu sous le nom de "Italia." On boit beaucoup d'une liqueur inférieure connue sous le nom de "Pisco." Ces spiritueux sont expédiés généralement dans des vases de terre en forme d'amphore. "Italia" est exporté aux républiques voisines, et des petites consignations ont été expédiées à l'Europe. D'abord on ne l'aime pas, mais ceux adonnés aux spiritueux y prennent goût facilement en peu de temps. Il a

une odeur délicate qui lui est tout à fait particulière, et c'est très possible qu'à mesure il devient plus connu de l'Europe, le goût en sera répandu.

Les vins rouges et blancs sont aussi fabriqués dans ce pays et la consommation en est passablement grande. Ils sont assez bon marché, mais les vins rouges sont généralement d'une qualité inférieure; ils sont trop aigres. Les vins blancs sont potables, mais ils sont susceptibles d'améliorations. En effet, tous les vins rouges fabriqués de raisins cultivés sur la côte méridionale du Pacifique sont ou trop aigres ou trop lourds de l'excès de l'alcool, tandis que quelques-uns des vins blancs peuvent être classés avec ceux d'une qualité passable.

Les droits perçus sur les vins étrangers, étant excessifs, la majeure partie de la population buvant du vin, doit se contenter des vins aigres. La Bolivie s'est rendue compte de l'avantage ressenti de permettre à ses habitants de boire des bons vins, et en conséquence, elle a réduit à un chiffre insignifiant les droits sur les vins français avec le résultat qu'à La Paz on peut se procurer des bons vins à un prix raisonnable, tandis qu'au Pérou une bouteille de bon vin est un luxe limité aux classes riches. Il serait sage pour ce pays de suivre le même système que Bolivie. Les fabricants de vin aigre se plaindraient naturellement de cette intervention dans leur industrie, mais tout le public généralement en serait reconnaissant.

BLÉ.

Sont importées annuellement du Chili 40,000 tonnes de blé. Le blé du Canada est considéré supérieur à celui du Chili, mais les frets du Chili par bateaux à voiles qui ne sont que de 4 soles par tonne, aussi bien que la nature de la monnaie payée pour le produit (le dollar or ne vaut que 17½ pence environ), ne permettent pas à présent de concurrence. En outre, un traité de réciprocité commerciale entre le Chili et le Pérou, pour l'admission libre de droits de leurs produits respectifs, a été souvent cité comme un des moyens par lequel les deux pays pourraient ajuster leurs différends. En dépit des difficultés apparemment insurmontables, l'établissement d'une ligne entre le Canada et cette partie du monde et d'autres changements de conditions, pourrait

en offrir dans l'avenir l'opportunité de concourir avec le blé chilien, et par conséquent ce sujet ne doit pas être perdu de vue.

OPIUM.

C'est assez singulier de constater que malgré la diminution rapide des Chinois au Pérou, la consommation de l'opium paraît s'augmenter. La seule explication qui s'offre est que le commerce de contrebande qu'on connaît être fait de cette denrée, a été plus ou moins arrêté. Le tableau ci-joint donne en kilogrammes, la quantité d'opium importée de 1887 à 1892:

Année.	Quantité.	Année.	Quantité.
	Kilogrammes.		*Kilogrammes.*
1887	15, 284	1890	31, 865
1888	24, 474	1891	24, 120
1889	19, 391	1892	30, 683

COMPAGNIES D'ASSURANCE.

Le Congrès National de 1895, a voté une loi interdisant aux compagnies d'assurance de poursuivre leurs transactions au Pérou à moins de déposer en bonds, en monnaie courante ou en actions d'une compagnie de bonne renommée, 30 p. c. du capital placé dans ce pays. Avant la mise en vigueur de cette loi, toutes les compagnies étrangères ayant des agences à Lima, ont supplié le Congrès afin que le Bill alors en considération, ne devint pas une loi, mais leur pétition n'a pas été écoutée, sur quoi, 28 compagnies, dont 20 anglaises, retirèrent leurs agences.

Manufactures nationales et travail des coolies.

Il y a seulement quelques manufactures au pays qui méritent d'être mentionées. Une des plus importantes, est la fabrique de la Compagnie de Manufacture de Coton á Vitarte, près de Lima. En 1895, la production a été de 2,750,000 mètres. A Lima, il y a une fabrique d'étoffes qu'on dit fait de bonnes affaires, mais le rendement annuel est inconnu. Il y a aussi des fabriques de tissus au Pérou.

Il y a plusieurs brasseries au Pérou. Celle de Lima, une compagnie anglaise, fait le commerce sur une grande étendue.

Il y a aussi des fabriques de biscuits, d'allumettes, des savonneries et diverses autres fabriques dans la capitale.

VÉNÉZUÉLA.

CONTRAT POUR UN CANAL D'IRRIGATION.

Mr. E. H. Plumacher, consul des États-Unis à Maracaïbo, dans une dépêche en date du 6 juillet, fait connaître au Département d'État que le Gouvernement du Vénézuéla a fait un contrat avec la "Compagnie du Canal d'Irrigation," de Maracaïbo, pour qu'elle construise un canal de la Rivière Palmar jusqu'à la ville de Maracaïbo.

Par les termes du contrat, le syndicat s'oblige à organiser une compagnie par actions, avec ses bureaux principaux dans la ville de Maracaïbo, dans le but de construire un canal pour fournir suffisamment d'eau pour l'irrigation des terres arides situées dans les savanes du district de Maracaïbo, et aussi pour fournir une quantité d'eau potable suffisante pour les besoins de la ville.

Le Gouvernement National se réserve le droit de fixer les frais pour le coût des eaux d'irrigation, et aussi des eaux destinées à fournir les auges et les pompes à l'usage du bétail.

Toutes les machines, matières premières, etc., dont on a besoin de se servir dans la construction du chantier d'exploitation du canal, seront admises dans le pays en franchise de droits d'importation.

LA CULTURE DU CAFÉ ET DU CACAO.

Le gouvernement vénézuélien vient de publier une brochure traitant de l'industrie du café et du cacao du pays. Cette publication est en réponse à une demande faite par le Ministre d'Espagne à Caracas, et a été publiée en forme de questionnaire. Les questions et les réponses sont données ci-dessous.

CAFÉ.

1. Quelle est la superficie en culture?

Réponse. 163,508 hectares environ.

2. La culture augmente-t-elle ou reste-t-elle stationnaire?

R. Elle augmente.

3. La superficie totale plantée en café rapporte-t-elle de la récolte?

R. Oui, sauf celle qui a été plantée pendant les deux dernières années.

4. Quelle a été la production moyenne par année?

R. Un million de quintaux pour exportation et 200,000 quintaux pour la consommation intérieure.

5. Quelle en sera la production quand les nouvelles plantations commenceront à produire?

R. La production sera en proportion, pourvu qu'il y ait assez d'ouvriers procurables pour le travail, mais il est impossible d'en faire le calcul même approximatif.

6. Quel est l'âge moyen des plantations à présent?

R. Trente ans environ.

7. Quelle est la durée moyenne de chaque plante?

R. Dans les régions chaudes, elle est d'environ trente ans; dans les régions tempérées, elle est d'environ soixante ans.

8. Quelle est la récolte moyenne que produit chaque arbre?

R. Une demi livre.

9. Comment se fait la cueillette du café?

R. Soit en choisissant les grains bien mûris ou bien, en les cueillant tous au même temps.

10. Comment prépare-t-on le grain?

R. On le prépare par un procédé qui serait trop long à décrire ici, mais on peut indiques plusieurs ouvrages sur la culture du café, tels que, par exemple, ceux du Señor JAUNÉ CARILLO ou du Señor FRANCISCO JOSÉ MADRIZ.

11. Quels sont les départements dans le voisinage de Caracas où l'on cultive le caféier?

R. On cultive le caféier sur les plateaux aux environs de Caracas et dans les vallées des rivières Luy et Aragua.

12. Quel est le prix moyen du café à présent?

R. Quatre-vingts bolivars par quintal.

13. Quels sont les autres produits que l'on cultive au Vénézuéla?

R. L'indigo, la canne à sucre, le maïs, les fruits menus, les céréales, auxquels on peut ajouter le coton pour la consommation intérieure.

14. D'où obtient-on les laboureurs?

R. Principalement des villes voisines, et ils reçoivent en moyen trois bolivars et demi par jour.

15. En quoi consiste leur nourriture?

R. Elle est très abondante et appropriée au pays, elle consiste principalement en viande, en pain de maïs, en haricots et en autres espèces de légumes.

16. Quelle est la monnaie courante au Vénézuéla?

R. Le bolivar, qui équivaut à un franc, ou 25.25 bolivars par livre sterling.

CACAO.

1. Quelle est la superficie du terrain où l'on cultive le cacao?

Réponse. Environ 340 lieues carrées contenant 6,666 *varas** chaque lieue.

2. La culture augmente-t-elle ou reste-t-elle stationnaire?

R. Elle augmente, mais très lentement.

*La *vara* équivaut à 33 pouces et demi.

3. La superficie totale plantée en cacao est-elle en production à présent?

R. La partie en culture rapporte maintenant presqu'en totalité.

4. Quelle est la production moyenne par année?

R. Deux cent mille *fanegas* de 110 livres espagnoles chaque fanega.

5. Quelle sera la production quand les nouvelles plantations commenceront à rapporter?

R. Comme les nouvelles plantations peuvent être augmentées considérablement, il n'y a pas de limites à cette récolte.

6. Quel est l'âge moyen des plantations à présent?

R. Il est très difficile à dire, puisqu'on plante constamment de nouveaux arbres, et dans quelques plantations de jeunes arbres se trouvent côte à côte des vieux.

7. Quelle est la durée moyenne de chaque arbre?

R. Quarante ans.

8. Quelle est la production moyenne de chaque arbre?

R. Il y a deux qualités de cacao entièrement différentes; le cacao qu'on appelle "criollo" ou fin, rapporte 10 *fanegas** par mille arbres. Des variétés inférieures, celle appelée "pompón" est la plus abondante, et une autre, appelée "angoleta," rapporte un peu moins.

9. Comment fait-on la récolte?

R. La récolte du cacao est faite généralement par des femmes qui sont pourvues de bâtons en bois surmontés d'un couteau à pointe, qui leur servent à couper les cabosses du cacao qui sont alors emportées en panniers aux établissements centraux.

10. Comment le fruit est-il préparé?

R. On ouvre les cabosses et les grains sont répandus sur un canevas pendant vingt-quatre heures jusqu'à ce que la peau se détache; ensuite les grains sont exposés au soleil pendant trois ou quatre jours ou séchés par machines; dans qnelques endroits les grains sont frottés avec de l'argile rouge ou de l'ocre.

11. Quels sont les endroits voisins où l'on cultive le cacao?

R. L'île de Trinidad est le plus important.

12. Quel est le prix moyen du cacao?

R. Le prix du cacao de qualité ordinaire, est à présent (janvier 1896) de 52 *bolivars* par *fanega* de 110 livres espagnoles, et du "criollo," ou qualité fine, de 176 bolivars.

13. Quelle est l'opinion générale à l'égard de l'avenir de cette culture?

R. Bien que le stock en Europe ait augmenté dernièrement, surtout des classes ordinaires, on ne s'attend pas à des baisses de prix importantes, par ce qu'ils sont déjà très bas, et aussi par ce que le cacao est un article qui ne pousse qu'en peu d'endroits, et qu'il faut de 8 à 10 ans pour que les arbres commencent à produire.

14. Quels sont les autres produits qui sont cultivés au Vénézuéla?

R. Le produit le plus important est le café; en outre, on cultive un peu de tabac, des céréales et des fruits menus qui servent de nourriture.

---

*La fanega equivaut à 1.6 livres.

15. D'où les laboureurs sont-ils obtenus?

R. Presque tous sont des natifs du pays, mais il y a quelques-uns engagés dans cette industrie qui viennent des îles Canaries.

16. Quels sont les gages payés?

R. Les gages varient d'après les endroits; mais le moyen est environ 3 bolivars pour les hommes et 1 bolivar et demi pour les femmes, par jour.

17. En quoi consiste leur nourriture?

R. Consiste principalement en pain de maïs, en poisson et quelquefois d'un peu de bœuf; le tout produit dans le pays.

MISCELLANES COMMERCIALÉES.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

Récolte de Blé.

La présente moisson de blé dans la République Argentine promet bien; et, comme la quantité semée a été plus grande que l'année précédente, la perspective est particulièrement satisfaisante. Cependant, les cultivateurs du pays craignent le retour de la peste des sauterelles qui a causé tant de ravages et de pertes en 1896; aussi prennent-ils des mesures actives et énergiques pour s'en garantir. La tonte des laines est, dit-on, supérieure en quantité et en qualité à celle de l'année dernière.

Pavage en Asphalte á Buenos Aires.

La ville de Buenos Aires projette de faire paver ses rues avec de l'asphalte. Dans ce but, elle demande des soumissions aux États-Unis, en Angleterre et en France, et les devis devront être pour le pavage de 150 blocs de maisons. D'après les nouvelles reçues de M. Buchanan, Ministre des États-Unis à Buenos Aires, ces devis et formes de soumissions doivent être adressés à la légation argentine à Washington.

BRÉSIL.

Compagnie de Téléphones.

D'après le "Brésil," journal publié à Rio, une compagnie avec un capital de 10,000 contos, divisé en actions de 50,000 reis, va être établie dans le District Fédéral du Brésil. Le but de cette compagnie est de relier ensemble par une ligne de téléphones, toutes les capitales des États de la République, et portera le nom de "Sociedade Telephonica Norte Sul."

Note.—Un contos équivaut à environ $200, monnaie des États-Unis, et un milreis à vingt cents à peu près.

Expédition de Farine Américaine.

Un correspondant écrivant au sujet du commerce de la farine des États Unis avec le Brésil, démontre que pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1896, Baltimore a exporté quarante-sept pour cent de tous les envois. Comme explication partielle de cette prépondérance, le rapport dit que par suite d'une longue expérience, les négociants de Baltimore et les propriétaires de minoteries, ont appris à adapter leurs produits conformément aux demandes du marché brésilien. Baltimore, autrefois, avait le plus grand commerce d'importation de café; mais dans ces dernières années, il a été transféré à des ports situés plus au Nord. Les navires

arrivant à New York du Brésil, chargés de café, et voulant prendre des cargaisons de retour, font maintenant le voyage triangulaire de New York à Baltimore pour des chargements de farine demandée sur les marchés Sud Américains.

Récolte du Café.

La récolte du café au Brésil pour l'année 1896–97, est généralement concédée pour avoir été une des plus extraordinaires, ayant produit 9,000,000 de sacs, et les négociants ont craint naturellement, que ce surcroît de production causera une baisse dans les prix. Toutefois, il est dit officiellement, dans un extrait d'une revue du marché, transmise au Département d'État, par M. Paul Wiesike, Consul des États-Unis à Managua, quoique la quantité de café produite cette année-ci ait été considérée comme un rendement moyen, elle n'est pas aussi excessive que celle de l'année dernière qui a été calculée à 7,500,000 sacs pour l'année 1897–98.

ÉQUATEUR.

Le Gouvernement de l'Équateur vient d'augmenter de 20 pour cent les droits additionnels de douane.

Cette surtaxe devra être acquittée au moyen de bons au porteur dont la création a été récemment décidée. Ces obligations, d'une valeur de 500, 250 et 100 sucres, bénéficiant d'un intérêt annuel de 10 pour cent, seront vendus avec un escompte de 5 pour cent, quand la somme souscrite sera de moins de 5,000 sucres, et de 10 pour cent quand elle sera supérieure à ce chiffre.

Quand le paiement de la surtaxe ne sera pas effectué à l'aide de ces bons, il sera perçu une surcharge de 5 pour cent.

HONDURAS ANGLAIS.

Soumission pour Éclairage Électrique.

La Commission du district de la ville de Bélize (Honduras Anglais) a décidé d'éclairer les rues à l'électricité; et, à cet effet, invite des soumissions de toutes parts. Le système choisi est celui des trois fils, ou fils neutres, et comprend les chaudières, les machines, les dynamos, les accumulateurs, les conduits en cuivre, les tuyaux flexibles en plomb, les lampes, lampadaires en fer, les isolateurs, les fusées, les lampes à arcs et celles à globes.

Les soumissions devront être reçues par M. A. R. M. Simkins, M. I. E., aux soins de M. F. Otto, Tower Chambers, Moorgate street, Londres, E. C., avant le 20 octobre 1897.

Dans le cahier des charges transmis au Département d'État par M. Morlan, Consul des États-Unis à Bélize, il est dit que la commission ne s'engage pas à accepter aucune soumission, ou la moins élevée.

NICARAGUA.

Marché pour les Machines à Écrire.

En réponse aux différentes demandes à ce sujet, M. Thomas O'Hara, Consul des États-Unis à San Juan del Norte, informe le Département d'État des possibilités et des occasions d'établir des agences de ces machines au Nicaragua. M. O'Hara fait l'observation remarquable, qu'à San Juan del Norte, il n'y a qu'une seule machine à écrire et cinq à Bluefields. Ceci, malgré le fait que le tarif sur ces articles a été réduit

au minimum, n'étant que de vingt centavos ou un peu plus de huit cents la livre. Ce droit a été encore diminué de quatre cinquièmes, si l'on peut prouver que la machine est actuellement en usage. Ces instruments atteignent, au Nicaragua, un prix de cent dollars or, sur lequel l'agent a droit à une commission de vingt-cinq pour cent.

Prenant le rapport de M. O'Hara en considération, sur les occasions favorables d'un commerce de ces machines au Nicaragua, il serait probablement avantageux pour les fabricants américains d'étudier les marchés des autres villes importantes, telles que Managua, Leon et Grenada.

Exportations de Bluefields.

M. H. R. Salter, Trésorier de l'Administration des Contributions du Département de Zalaya, a envoyé à ce Bureau un rapport des exportations du port de Bluefields, pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1897.

D'après ce document, il paraît que l'article principal d'exportation a été les bananes se chiffrant par 1,395,086 régimes. Le caoutchouc occupe le second rang important, il a donné un total de 167,703 livres, ensuite vient l'or, 10,342¼ onces, et en dernier, 219,672 noix de coco.

Nouveau Chemin de Fer.

Dans la correspondance de M. Paul Wiesike, Consul de États-Unis à Managua, en date du 10 septembre, et reçue par le Département d'État, on mentionne le développement rapide d'un nouveau chemin de fer entre l'intérieur du Nicaragua et la côte de l'Atlantique. Les lettres transmises au Département comprennent des communications de M. Wiesike, appelant l'attention du Président Zelaya et du Général Miguel Espinoza, Président du Congrès national sur ce sujet, leurs réponses en faveur dudit projet, et leurs promesses de lui donner leur appui pour le mener à bonne fin. La construction de cette ligne est confiée de préférence à des Américains, et les clauses du contrat conclu autrefois, avec Messrs. Barling et Davis, des États-Unis, seront observées autant que possible. Une des conditions recommandées par M. Wiesike, est que tout le matériel nécessaire aux travaux sera admis dans le pays en franchise de droits. Cette exemption sera appliquée aux provisions de toute sorte, excepté les spiritueux et le tabac. L'achèvement du chemin de fer réduira le temps des communications avec les États-Unis, de quinze à six jours, et en conséquence de la ligne de vapeurs sur la côte de l'Atlantique, qui, dit-on, fait partie de l'entreprise, cette voie ferrée sera d'un avantage incalculable pour les villes de Rama et de Bluefields.

MEXIQUE.

Manufacture de Souliers.

La Revue du Commerce Extérieur, de Paris, dans son numéro du 21 août, annonce qu'il se formera bientôt un syndicat pour établir au Mexique une grande manufacture de souliers. Le capital destiné à cette entreprise sera de un ou deux millions de dollars. Le syndicat se propose d'expédier sur les marchés européens et américains, des quantités considérables de chaussures qui, se vendant à bas prix en monnaie courante mexicaine, profiteront de la fluctuation du taux du change à l'étranger.

Droits de Tonnage.

Un décret du Gouvernement, promulgué récemment, accorde l'exemption du droit de tonnage à tous les vaisseaux américains et a ceux des autres nations qui entrent dans les ports Mexicains,

exclusivement chargés de charbon. Les expéditions de charbon des États-Unis pour le Mexique, s'élevaient à 16,480 tonnes, en juin 1896, et à 32,671 tonnes en juin de la présente année; un gain effectif de 100 pour cent.

PÉROU.

Mines d 'Or.

D'après des informations reçues par ce Bureau, il paraîtrait que des gisements auritères ont été récemment découverts à l'est du Pérou, et d'une richesse supérieure à ceux connus jusqu 'à présent dans ce pays si célèbre pour ses quantités de métaux précieux. Les Départements de Cuzco et de Puno, où ces mines se trouvent, sont d'un accès facile par chemin de fer; du port de Mollendo sur le Pacifique, il y a déjà une ligne en opération jusqu'au Département de Puno. Aujourd'hui, le voyage se fait à dos de mulet jusqu'à Cuzco, mais on projette la construction d'une autre ligne qui complètera bientôt le réseau.

URUGUAY.

Commerce de Montres et de Pendules.

M. Edgar Schramm, Consul des États-Unis, dans un rapport daté du 1er août, adressé au Département d'État, encourage les fabricants de montres et de pendules à faire de plus grands efforts pour conserver ce commerce dans l'Uruguay. Jusqu'à présent, l'Allemagne en a eu pratiquement le monopole, car ces articles se vendent toujours complets; les boîtes et les mouvements n'étant jamais séparés comme marchandises de classes différentes. Les pendules, cependant, ont été l'objet d'unne plus grande attention, et un rapport comparatif pour les années 1895 et 1896, indique une augmentation remarquable dans les importations des États-Unis. En 1895, sur une évaluation totale de $8,982, les États-Unis figurent pour $2,834 ou environ un tiers; tandis qu'en 1896, le commerce de pendules de l'Uruguay avec le monde entier, s'élevait à $13,608, dont $7,006, ou presque la moitié, est portée au crédit des États-Unis.

VÉNÉZUÉLA.

Nouveau Chemin de Fer.

Sous la direction du chemin de fer de "Coro et la Vela" et de la "Compagnie des Améliorations," une nouvelle ligne a été construite et sera bientôt inaugurée, entre le port de La Vela et la ville intérieure de Coro. Le contrat en vertu duquel cette entreprise a été commencée, et dont on a fait mention dans le Bulletin de décembre 1894, contient la clause que cette ligne serait livrée au trafic le 20 octobre 1897. La coopération enthousiaste des capitalistes des États-Unis et du Vénézuéla a rendu possible l'exécution des stipulations pour l'époque fixée; et les bons résultats de ces travaux se voient déjà dans le fait que l'on considère sérieusement la proposition de prolonger la ligne jusqu'à Maracaibo. Tout le matériel nécessaire pour la construction d'une voie ferrée de cette longueur et de cette importance, se trouve déjà entre les mains des promoteurs, de sorte que les travaux commenceront dès que certaines formalités indispensables seront remplies.

ANUNCIO DEL BOLETÍN MENSUAL.

REVISTA COMERCIAL PUBLICADA POR LA OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS.

La Unión Internacional.—Uno de los acontecimientos modernos más importantes que han tenido lugar en este siglo, y aun puede decirse que en los anales de la diplomacia, es el hecho de que diez y nueve naciones se hayan unido para el establecimiento de una Oficina Internacional para la "colección, clasificación y publicación" de informes comerciales. No se registra en la historia semejante convención ni en éste ni en ningún otro país. La Oficina de las Repúblicas Americanas es única en su clase, y reconoce por base intereses internacionales y mercantiles. Se cree que es esencial al desarrollo de las relaciones comerciales entre las Repúblicas Americanas que los productos, costumbres é intereses de cada una sean conocidos á las otras. No solamente es indispensable que los fabricantes y comerciantes de los Estados Unidos conozcan bien las condiciones en que las otras Repúblicas se hallan situadas, sino que las clases comerciales é industriales de estas últimas sepan á que atenerse respecto de los Estados Unidos. La reciprocidad en los informes es un requisito necesario para la reciprocidad en el comercio. Es por este motivo que se ha solicitado, para suministrar datos, la cooperación de cuantos están interesados en la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, y dicha cooperación ha sido cordialmente otorgada. Todos estos informes se publican en inglés, español, portugués y francés, á fin de que circulen en todas las Repúblicas y lleguen sin demora al conocimiento de todos los comerciantes en cada una de ellas.

Necesidad de un Periódico Oficial.—La Oficina de las Repúblicas Americanas se fundó en 1890, según la recomendación de la Conferencia Internacional Americana, que fué convocada por el Honorable James G. Blaine, á la sazón Secretario de Estado, y que tuvo sus sesiones en Washington desde octubre de 1889 hasta abril de 1890. El objeto de esta Oficina es recoger y distribuir datos comerciales, y es "sostenida por todos para el provecho de todos." Ha alcanzado ya benéficos resultados para las diez y nueve Repúblicas que la establecieron, las cuales han contribuido á mantenerla en proporción al número de sus habitantes. El trabajo de esta Oficina ha crecido tan rápidamente, y los valiosos informes que ella ha recogido son tan voluminosos, que se ha considerado necesario para hacerlos conocer á las casas de comercio de los Estados Unidos, México, la

América Central y del Sur, las colonias europeas en la América del Sur, las Antillas y las Islas de Hawaii, la publicación de una revista denominada "El Boletín Mensual," que fué fundada en 1893, y en cuyas páginas se registran anuncios desde el mes de octubre de 1896. Es esta publicación para los países de la Unión Internacional Americana lo que el "British Board of Trade Journal" ha sido por largo tiempo para los cónsules, agentes comerciales, manufactureros y embarcadores de la Gran Bretaña—el periódico oficial de "informes comerciales, arancelarios y otros varios."

Circulación Universal de esta Revista.—"El Boletín" está destinado á informes originales acerca de las fuentes de riqueza, desarrolladas ó no, que existen en las diez y nueve Repúblicas que forman la Unión Internacional Americana. Dichos informes, lo mismo que cuantos datos se publican editorialmente en cada número, se sacan de fuentes oficiales. Todo es absolutamente fidedigno y se da á luz en cuatro lenguas, inglés, español, portugués y francés. El trabajo del departamento de publicación de la Oficina es tan excepcional como lo son las condiciones de su fundación y mantenimiento. Ninguna publicación en el mundo goza de una circulación tan especial como "El Boletín Mensual." Cuarenta mil ejemplares se remiten mensualmente de Washington á individuos particulares en las Repúblicas y colonias de la América latina. Diez mil ejemplares se envian á las más importantes casas comerciales de Europa, Asia, Africa y Australia, miéntras que un número igual se dirige á 10,000 fabricantes y embarcadores de los Estados Unidos interesados en el tráfico extranjero. Mientras que la edición de setiembre era de setenta y cinco mil ejemplares el número de éstas que se imprimirán y distribuirán en los próximos doce meses será un millón.

Ejemplares Remitidos á Direcciones Particulares.—La lista, cuidadosamente revisada hasta la fecha, incluye toda clase de hombres de negocios y empleados de consideración, por ejemplo: Presidentes, Vice-Presidentes y Miembros de Gabinete de las diferentes Repúblicas; individuos de los Congresos Nacionales; gobernadores de estados y provincias; alcaldes de ciudades; agentes compradores de los diversos países; empleados de las cámaras y juntas de comercio, de los clubs, de las instituciones de enseñanza y de beneficencia; representantes diplomáticos y consulares; bibliotecas; bancos; establecimientos que emplean motores diversos, entre otros la electricidad; ingenieros civiles; ferrocarriles á vapor y urbanos; líneas de navegación; plantadores y agricultores; periódicos y tipografías; manufacturas, y otras casas comerciales importantes. Numerosos ejemplares son comprados por el público en general, lo que demuestra creciente interés en el desarrollo de las fuentes naturales de riqueza en México, la América Central y la del Sur. Además de la citada circulación, millares de números del Boletín se destinan para bibliotecas públicas y comerciales, y accediendo á la súplica de algunos diputados, ejemplares se remiten á personas interesadas en cada uno de los trescientos cincuenta y seis distritos legislativos de los Estados Unidos. Se encuentra también de venta el Boletín en todas las agencias de periódicos de los Estados Unidos. El capitalista que desea invertir su dinero y

el fabricante que quiere aumentar la venta de sus productos, leen con cuidado el Boletín y por su medio encuentran nuevos campos y provechosas oportunidades para sus negocios.

Servicio Efectivo con Poco Costo.—Las personas á quienes no se ocultan las ventajas del Boletín Mensual son aquellas que buscan la publicidad en nuestro propio país, las que desean ponerse en contacto con el público de México, la América Central y del Sur, las Antillas y Hawaii; en una palabra, todas aquellas que se interesan en mantener bien informados, tanto á los centros mercantiles de las tres Américas, como al público en general. El comerciante experimentado en materia de avisos, no puede menos de apreciar la clase de público que va á leer sus anuncios, y la oportunidad que se le presenta al dirigirse en inglés, español, portugués ó francés, ó en todas estas lenguas, á la vez, si lo desea, á las personas más distinguidas del hemisferio occidental, tanta oficial, como literaria y comercialmente hablando. Los resultados del primer año han sido satisfactorios á cuantos se han valido de esta publicación para sus anuncios. "El Boletín" ha sido aumentado hasta darle el tamaño del "British Board of Trade Journal," se le haran agregado ilustraciones, y su circulación se ha más que duplicado. Cada mes contendrá notables artículos originales, escritos por hombres públicos y por peritos en asuntos comerciales y económicos. Registrará también extractos de los últimos informes consulares de éste y de otros países, así como datos sobre el crecimiento de las ciudades más importantes interesadas en el comercio extranjero. En todo sentido irá mejorando esta publicación de día en día.

Solamente se Aceptan Casas de Responsabilidad.—Escrupoloso cuidado se observa al aceptar anuncios para "El Boletín Mensual." Aunque no se pretende estar siempre á cubierto de equivocaciones, es de justicia declarar que por ningún precio se insertarán anuncios en el Boletín, mientras el Director de la Oficina de las Repúblicas Americanas no esté satisfecho de la respetabilidad del que los publica y de su responsabilidad personal, tanto bajo el punto de vista comercial, como pecuniario. El objeto que se tiene á la mira es suministrar informes fidedignos en todo sentido. En la correspondencia que diariamente se recibe en esta Oficina se solicitan indicaciones é informes, y darlos equivaldría á anunciar empresas particulares. Se desea hacer esto por media de las columnas del Boletín en forma de avisos que provengan de casas respetables. Se llama la atención del público á los trabajos de la Oficina de las Repúblicas Americanas y se suplica que se dirijan al Administrador del Departamento de Anuncios de la Oficina de las Repúblicas Americanas, 81 Times Building, New York City.

Joseph P. Smith

Director de la Oficina de las Repúblicas Americanas.

WASHINGTON, *octubre, 1897.*

Special attention is called to the announcement of the Commercial Directory of the American Republics on page xxiii, which will be found the most powerful auxiliary to the extension of trade relations and the further development of external commerce that has ever been presented for the consideration of the producers of this country.

On page xxv will be found a detachable blank for the convenience of subscribers. Subscriptions should be sent in as soon as possible to insure the appropriate classification in the United States section.

Se llama la atención especialmente al anuncio del Directorio Comercial de las Repúblicas Americanas que se verá en la página xxiii. Este Directorio se reconocerá como el auxiliar más poderoso para el ensanche de las relaciones comerciales y el desarrollo del tráfico exterior que jamás se ha presentado á la consideración de los productores de este país.

En la página xxv hay una forma en blanco separable, para la conveniencia de los suscritores. Las suscripciones se deben dirijir lo más pronto posible para asegurar la clasificación propia en la sección correspondiente á los Estados Unidos.

MONTHLY BULLETIN

OF THE

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V. NOVEMBER, 1897. No. 5.

TRADE RELATIONS IN AMERICA.—V.*

THE NORTHERN COAST OF SOUTH AMERICA.

In the October BULLETIN, the trade relations of the United States with Mexico, Central America, and the West Indies were considered. Next in geographical order, as well as in closeness of commercial intercourse, comes the northern coast of South America, comprising the Republics of Colombia and Venezuela, and the Colonies of Curaçao, Trinidad, and the three Guianas.

A glance at the map of the Western Hemisphere will at once reveal the fact that the advantages of location of the United States in the competition for Caribbean trade which apply so strikingly to Mexico, Central America and the West Indies, extend to the whole coast line of South America on the Caribbean Sea. A line drawn due south from New York through the Windward Passage, between Cuba and Haiti, would strike somewhere near the port of Carthagena on the north coast of Colombia. Another line running southeast from New York through the Mona Passage, between Haiti and Puerto Rico, would end at La Guayra, the seaport of Caracas, the capital of Venezuela. A third line, trending farther to the eastward, marks the route from New York to the

*The first article of this series was printed in the Monthly Bulletin for July, 1897.

Windward Islands, including Barbados, and thence to Demerara (Georgetown), British Guiana.

Taking Barbados as a starting point, the distance to New York, 1,829 nautical miles, is about one-half the distance to Liverpool, England, 3,705 miles. The differences in favor of United States ports increase going westward, so that, roughly speaking, the great commercial centers of the Atlantic seaboard may be said to be from one-half to two-thirds nearer the Caribbean ports of South America than are their European rivals.

The disparity is, of course, much greater in favor of the principal cities along the Gulf coast of the United States. Mobile, New Orleans, and Galveston are points of vantage for the Caribbean trade of South America, which only await the stimulus of active effort to give them commanding positions as outlets for the manufactures and raw products of immense stretches of United States territory seeking markets in South America as well as in Mexico, Central America, and the West Indies, and as centers of distribution for the imports into the United States from this vast region.

Communication between the great Valley of the Mississippi and the northern coast of South America would run in about a straight line from northwest to southeast, past the western extremity of Cuba. It is an interesting fact, of great practical importance, that anyone of the many steamship courses from the United States to the Caribbean ports of South America provides a "halfway place" for coaling, refitting, and profitable trade at some one or more of the islands of the Greater or Lesser Antilles.

Colombia naturally presents itself first in the consideration of the trade conditions of this portion of South America, since it is most closely affiliated, by its location, with the North American continent. One of its departments, Panama, is geographically a part of Central America, and for many years has been the only great highway for interoceanic traffic between the Caribbean sea and the Pacific ocean. The Republic of Colombia has an extensive coast line on both the Atlantic and Pacific. Its relations with the United States have long been more or less intimate. It was United States enterprise and capital which built the interoceanic railroad from Colon to Panama nearly half a century ago. The completion of the Panama canal, if ever accomplished, would, not-

withstanding the work was initiated and is now being prosecuted by the French, contribute most to commercial intercourse with the United States.

Colombia is known to be rich in mineral resources and to be capable of an immense output of coffee, cacao, tobacco, fibers, and other agricultural products which command a ready market, at remunerative prices, in the United States. The share of the United States in the commerce of Colombia is not what it should be nor what it could easily be made. In recent years, France, owing doubtless to her large outlays for the Panama canal, has held first place, with Great Britain second, and the United States third. Nearly half the British exports to Colombia is in cotton goods, in the manufacture of which the United States excels. With proper effort the greater part of this trade might be diverted to the United States in exchange for Colombian products which the United States could readily absorb. The figures of the past year, however, show gratifying gains for the United States, both in exports and imports. The exports to Colombia increased from $2,784,634 in 1894 to $3,382,588 in 1896, and the imports from $2,234,887 to $4,843,256, the gain in the latter being chiefly in coffee and in hides and skins, due to changes in the United States tariff—a fact significant of the value of reciprocal concessions in the Latin-American trade.

The chief obstacles to the extension of United States trade at present seem to be the higher prices of certain goods as compared with European, and the lower freight rates to and from European ports, notwithstanding the distance from some points is three times as great. That these impediments are but temporary would seem to be obvious from the fact that United States manufacturers are now selling in competition with European manufacturers in the home markets of the latter. It is probably only a question of time when the same kind of rivalry will meet the European merchant in South America under conditions much less unfavorable to the United States. The problem of cheap and rapid transportation becomes one of prime importance in this competition, and until the United States builds up an efficient merchant marine upon the Caribbean Sea it can not hope to reverse the present conditions.

Venezuela is the one Republic of South America which recent

political events seem to have marked out preëminently for the closest affiliation and intercourse with the United States. The assertion of the vital principle of "America for Americans," which was made in her behalf against the pretensions of the greatest maritime power in the world, has naturally engendered a warmer feeling among the Venezuelan people for the United States, and it rests only with the capitalists and merchants of the latter country to avail themselves of the national good will to cultivate enterprises and business intercourse which would redound to the advantage of both. Since the removal of the retaliatory duties imposed by the United States on Venezuelan coffee and hides, there has been a marked revival of trade, and an equitable tariff agreement for the exchange of products would doubtless put the trade of the two Republics upon a permanently prosperous basis.

The administration of President CRESPO has secured to Venezuela a period of peaceful development which has had the happiest results and bids fair to continue. The recent action of the National Association of Manufacturers of the United States in sending a representative to Caracas to establish an agency there is the initiatory step, it is to be hoped, in a serious movement to reap some practical benefit from the exceptionally favorable conditions which now exist. The United States, in the past, has taken the great bulk of Venezuela's more important products and is doing so again. Venezuela, on her part, would import the greater part of what she needs from the United States if the latter would offer her as favorable terms as to prices, terms of credit, freight rates, etc., as Europe does. The United States now buys from Venezuela annually about $10,000,000 worth of products and sells her $4,000,000 worth. It is not at all improbable that the figures could be made to balance if the United States puts forth concerted and energetic effort in lines of manufacture in which she has so clearly proven her ability to lead. Great Britain has sold to Venezuela great quantities of cotton goods, machinery, implements, and tools which the United States is now in a position to supply.

In a recently printed report, the British Consul at Caracas admits that certain articles, such as agricultural implements, "are obtained cheaper and quicker from the United States." There is also a demand for mining plants and railway supplies which the

United States is well able to furnish against all competition. In cotton prints, and piece goods, England, we are told, still holds her own, but the enterprise just started by the National Association of Manufacturers may have, as one of its results, the diversion of this important branch of trade to the United States. It is the Germans rather than the English whom the United States has to struggle with in Venezuela. The largest firms in the country are German, and their industry and perseverance in assimilating themselves to the people and thoroughly familiarizing themselves with local customs and business habits make them a powerful factor to be reckoned with. German capital has invested largely in Venezuela, and it is only by means of similar liberality and appplication that United States manufacturers and exporters can hope to make the most of the undoubted predilection for their country. Sentiment and a community of political interests count for much in trade, but only where they are supplemented by active effort. Most of the steamshipping of Venezuela, unlike that of other South American countries, flies the flag of the United States, the Red D Line, plying between Maracaibo and New York, having a record during 1896 of sixty-five steamer arrivals and sailings. During the year, no steamers of any other nationality appear in the returns, but one British, three United States, twenty-three Dutch, and one hundred and forty Venezuelan sailing vessels cleared from the port of Maracaibo. This is a gratifying exhibit for the United States and shows what might be done in every part of the Caribbean Sea.

The island of Trinidad, a British colony lying off the delta of the Orinoco, the great waterway of Venezuela, would seem to be a menace to the development of trade relations with the United States, but like other European dependencies in the Caribbean sea, it finds its natural market and also its most convenient source of supplies in the United States. The latest colonial report from Trinidad to the British Foreign Office, dated June 17, 1897, shows that Trinidad imports half as much from the United States as from Great Britain. The island exports to the United States about two-thirds as much as to Great Britain. The imports of Trinidad amount, in round numbers, to some $12,000,000; its exports, to about $11,000,000. It will be seen, therefore, that its commerce is very valuable, and with the extension of transporta-

tion facilities and the cultivation of relations which already exist, the United States may reasonably expect to gradually absorb the greater part of it in connection with the development of its Venezuelan trade. Trinidad imports over $5,000,000 worth of manufactured goods and nearly the same amount in live animals and provisions. Its leading exports are sugar, cocoa, and asphalt. About three-fourths of the asphalt is already taken by the United States, which also consumes more than half the production of sugar, and about one-fifth of the exportation of cocoa.

Both Venezuela and the Guianas offer tempting opportunities for American enterprise and capital in the development of the gold industry, which is situated chiefly in the territory in dispute between Venezuela and British Guiana. Citizens of the United States were among the pioneers of gold mining in this region. There can be no question of the great richness of the gold deposits. It is now thought to be more than probable that it is "El Dorado" which was sought in vain by Sir WALTER RALEIGH and other adventurers more than two centuries ago. However this may be, the fact is well established that gold exists in paying quantities in various parts of the Guiana region, and there will undoubtedly be openings, not only for mining enterprise, but for the sale of mining machinery and supplies, and with the influx of immigrants attracted by gold, a demand for a great variety of manufactured articles. British Guiana already imports from the United States from one-third to one-half as much as from Great Britain. In 1896, she exported to the United States nearly two-thirds as much as to Great Britain. The United States took more than twice as much of her sugar, the principal agricultural product, as did Great Britain.

The difference in exports is due, in fact, to the gold output, which went exclusively to Great Britain, amounting in 1896 to more than $2,000,000. Subtracting the gold exports from the total, the United States already consumes more of the agricultural products of British Guiana than the mother country. As almost everywhere else in the Caribbean sea, the United States may be said to occupy a secondary place only because of the lack of proper effort. It is not a matter of speculation as to what may be easily accomplished in the development of trade relations with the whole of this region, for the facts cited, as well as the detailed

figures of trade, show that, with no concerted action on the part of the United States manufacturers and exporters, but simply through the natural tendencies of trade, the commerce of all these countries gravitates steadily toward the United States.

The elements of future success in utilizing the geographical, political, and economic relations which already tend so strongly in favor of a community of interests between the United States and the whole of the Caribbean region, are, in my opinion—

I. The careful adjustment of tariff relations by means of reciprocity arrangements, which will secure to each party the consumption, by the other, of all products which are needed, and do not enter into competition with home industries.

II. The speedy development of means of communication by the establishment of regular lines of fast steamers with large freight capacity, which shall be owned and manned by, and fly the flag of, one or another of the American Republics.

III. The assimilation of United States trade methods and manufactures to the customs and tastes of the different localities. What would be suitable for Mexico might be useless for Venezuela; goods which could be sold in Haiti at a profit might accumulate on the counters of the merchant in Colombia or the Guianas. Some of the islands of the Caribbean Sea depend upon the United States almost absolutely for certain food supplies. The northern coast of South America, on the other hand, wants its improved machinery, railway supplies, agricultural implements, cotton goods, etc.

With the solution of the three problems indicated, there is no question, in my opinion, of the rapid expansion of United States trade from the Rio Grande along the whole coast line of Mexico, Central America, and the northern part of South America, to the eastern boundary of French Guiana, including the islands of the Caribbean Sea. The time is opportune for this development and expansion of American trade between the American people, as the change in political conditions in the Western Hemisphere happily corresponds to the marked awakening in interest in the United States in Latin American trade. Immediate action by the United States is also being urged by important and influential trade associations, to meet the increasing rivalry of Europe. For example, a recent report of a Committee of the National

Association of Manufacturers of the United States, says: "in a short while it will be idle to discuss the question. The campaign must begin now, else this trade will pass forever from the control of the United States, and the increasing needs of the countries to the south of the United States will be supplied by Europe." On the other hand, the United States, once earnestly embarked in this great trade enterprise, may look to the future with a confidence fully justified by the conditions I have endeavored to set forth, and by the recent success, in competition on their own soil, with the leading industrial nations of the world.

Joseph P. Smith

THE FINANCIAL SITUATION IN BRAZIL.—II.*

II.

THE FISCAL YEARS OF 1894 TO 1897.

The definite liquidation of the fiscal year of 1894 gave as revenue 264,345 contos of réis against 230,022 estimated in the budget, and for expenditures 364,550 against 250,458 appropriated in the budget. Thus the expenditures exceeded the revenue by 100,205 contos, which for the greater part, were covered by an issue of paper money amounting to 77,000 contos.

The considerable deficit of this year was caused by the Naval revolt, which lasted from September, 1893, to March, 894. The War and Navy Departments alone expended 92,000 contos above their ordinary appropriations.

The deficit of 100,205 contos having been covered to the amount of 84,905 contos, a deficit of 15,299 contos remained, which, deducted from the balance in the Treasury at the end of December, 1893, amounting to 236,244 contos, reduced this balance to 220,945 contos.

For the fiscal year of 1895 the liquidation is not yet definitive. According to the provisional liquidation, the revenue amounted to 297,468 contos, against 266,689 estimated in the budget, and

* The first article of this series was published in the MONTHLY BULLETIN for October, 1897.

the expenditures to 340,835, against 275,691 appropriated in the budget. The deficit for this year was thus 43,366 contos, caused principally by extraordinary and supplementary credits of 43,000 contos for the War Department, and 13,000 contos for the Navy.

During the fiscal year under consideration internal and external operations of credit brought to the Treasury 126,652 contos. A part of this sum was expended in the redemption of 30,000 contos in paper money.

For the fiscal year of 1896 the Treasury can only give an approximate estimate, according to which the revenue amounted to 344,989 contos and the expenditures to 343,526 contos, which would leave a surplus of 1,463 contos. But extraordinary credits amounting to 49,700 contos were opened to pay claims, indemnifications for recision of contracts, and other expenses, and this will leave definitely a deficit for this fiscal year of 48,236 contos.

For the current year the Minister of Finance, in making his estimates, was governed by the results of the first three months. The revenue collected during the first quarter of the year amounted to 73,268 contos. For the entire year the Minister estimates the revenue at 304,821 contos, or 34,000 contos less than the revenue estimated in the budget. The Minister expects that the revenue, principally affected by the decrease in the custom-house receipts, will improve from now until the end of the year, and that the stamp tax, and the import duties especially, will exceed the amount estimated.

Nevertheless, in his general conclusions he says it is of the utmost importance to persevere in the plan of the strictest economy, it being the duty of the public officers to announce in the most positive manner that the proceeds of taxation shall be destined only to the services absolutely indispensable. Whatever may be the sacrifices, the effort of the nation must be applied to balance the revenue and the expenses—the only sure base for the reconstruction of the finances of the country.

III.

THE BUDGET OF THE TREASURY FOR 1898.

The Budget of the Treasury, which has been prepared by the Finance Committee of the Brazilian Congress, appropriates 180,309

contos for the expenditures of the Treasury Department, without taking into account the supplementary credits which the Government is authorized to open. The Government is authorized to sell or to lease, after calling for public proposals, all the national property, and apply the proceeds either to the acquisition of other properties necessary for the public service or to the maintenance and repairing of the existing property.

The figures of the committee are 180,309 contos, while those proposed by the Government were 139,063 contos. This increase comes from the fact that the committee, after making reductions in other articles of the Government's proposal amounting to 3,754 contos, felt obliged to admit that the 55,000 contos for the difference of exchange were insufficient, and increased this item to 100,000 contos. Instead of reckoning on a rate of exchange of 12 pence per milreis the committee adopted that of 8 pence.

The expenditures in gold, according to the committee, are the following:

Treasury Department:	Contos.
Interest and amortization of external debt	17,394
Interest and amortization of the loans of 1868, 1879, and 1889	6,811
Interest of apolices, 4 per cent	4,986
Expenses of the Treasury delegation at London	18
Engraving and printing of Treasury notes	100
Purchases of nickel and copper	200
Guarantee on the loan of the Commercial Association	325
Quota of Brazil in the Bureau of American Republics	8
Total	29,842

Ministry of Public Works:	Contos.
Guarantee of interest to railroad companies with headquarters in Europe	10,114
Subsidy to the cable from Belém to Manáos	152
Guarantee of interest to the Ceara Harbor Corporation	292
Public lighting	466
Total	11,024

Ministry of Foreign Relations:	Contos.
Legations and consulates	1,186
Traveling expenses of diplomatic and consular agents	130
Extraordinary expenses	60
Total	1,376

In adding these expenditures the general total amounts to 42,243 contos, which at the rate of exchange of 8 pence per milréis represents 142,554 contos, or a difference in exchange of 100,311 contos.

These are only the expenses in gold mentioned in the budget. There are others, which according to the committee are the following:

	Contos.
Guarantee of interest to the West of Minas Railroad, £240,000, or..	2,133
Payment for vessels in construction in Europe.....	3,780
Advance to the States of Bahia and Pernambuco on account of their railways	450
Total	6,363

This brings the total to be paid in gold to the sum of 48,606 contos, or at the rate of exchange of 8 pence, 161,644 contos in paper money, and while the fall in exchange thus increases the foreign obligations of the Treasury, it contributes, by burdening the importation, to the diminution of the customs receipts, principal source of revenue of the country. And the committee arrives at the following conclusions, in view of the simultaneous facts of the increase in expenses and the decrease in revenue:

1st. That it is undeniable that the present system of taxation can not furnish to the Administration the means indispensable to meet the expenses of the various services with which it is burdened;

2d. That the considerable figure of the internal and external consolidated public debt and the depreciation of the currency shows clearly that the Brazilian credit does not rest upon a solid basis.

The committee recognizes that the situation calls for the reduction of the public expenditures. "The constant increase of the expenditures since 1889," it says, "has been followed each year by an increase of the customs duties; but notwithstanding the continuous increase of revenue from this source, it is easy to show that it does not correspond to the needs of the Government. Be it enough to mention the resources at the disposition of the Government, during the last six years, to cover the deficits. The deposits of the banks of issue, two foreign loans, the net proceeds of which were £8,856,839, an internal loan of 100,000 contos, issues of paper money, constitute a considerable amount which has been

used to supply the deficiency of the fountains of revenue. But the use of such expedients, to which the Government has been compelled by force of circumstances, has a limit which can not be exceeded without great injury to the credit of the country."

Under these circumstances, the principal remedy to be recommended is the retrenchment of expenditures and the most severe economy in the public service, at least until new sources of revenue are created.

Salvador Mendoza

ARGENTINE REPUBLIC.

TOBACCO MONOPOLY BILL.

The following are the provisions of the Tobacco Monopoly Bill proposed by Deputy DEMARIA and now under discussion by the National Congress:

ART. 1. From the 1st of January, 1898, the tobacco trade and its manufacture shall be exclusively carried on all over the Republic by the Government.

ART. 2. The Executive shall, as soon as possible, advise Congress as to the form in which the offices assigned for the sale of tobacco, manufacture of same, its exportation and importation, shall be installed, as also:

(*a*) Fixing the amount of bonds the Government will require to issue for expropriation of the total stock of tobacco, manufactories, and accessories in the country.

(*b*) All referring to bonds, value of each one, rate of commission, interest, manner of issue, amortisation, etc.

(*c*) Course to be adopted for the fixing of prices of tobacco, and installations to be expropriated in case no arrangement can be made with parties owning same.

(*d*) Fixing of the overcharge to be paid between the price of purchasing and that of the sale of all tobaccos according to the class and manufacture.

(*e*) Form in which the cultivation is to be carried on.

(*f*) Penalties which parties infringing the laws on sale and planting of tobacco shall be liable to.

ART. 3. The Executive shall, once Congress approves the foregoing, issue the decrees referring to the provisions of the law.

ART. 4. The superior commercial administration referring to tobacco shall be in charge of the finance minister, general manager appointed by the Executive,

and of a citizen appointed by the senate every two years, who shall receive a salary.

ART. 5. This administration shall be obliged to give preference in employing clerks to those who have served in the army for more than ten years, and who shall have left it with the rank of sergeant without having committed any dishonorable act.

ART. 6. The net receipts from the sale and manufacture of tobacco to be exclusively devoted to the payment of the national foreign debt, after payment of the amortization of the bonds, the issue of which this law authorizes.

PROPOSED DISTILLERY MONOPOLY.

The Argentine Congress is discussing a bill for government monopoly of the distillery business in the Republic. The scheme is a revenue measure, and the main features, as outlined by its author, Señor PELLEGRINI, are given below:

1. The construction of all new distilleries and the importation of new distilling machinery, as well as the process of distilling itself, without consent of the authorities, shall be illegal on and after the passing of the bill. Three commissions shall be named, for three divisions of the Republic, who shall proceed to the valuation, for expropriation purposes, of all the distilling plants in the country. On and after a fixed date all distilleries not working under a contract with the national authorities shall be closed, and the existing stock of alcohol shall be declared by all holders.

2. The executive shall be authorized to issue $15,000,000 of internal 6 per cent bonds, 10 per cent of which shall be redeemable annually. The interest on these bonds shall be met by the proceeds of the alcohol monopoly.

3. The executive shall fix annually the price to be paid to the distilleries which continue working, basing its calculations on the cost, whether the material be maize or molasses. The Board of Monopoly shall appoint officials to receive all the produce of these distilleries, which shall be labeled and sealed by them. They shall contract, where necessary, for the rectification of crude alcohol. Wine producers shall be allowed to make sufficient alcohol from wine or grape produce to fortify their wines to a certain extent (14°). Any further production shall be only by special permission and shall be handed over to the State.

4. The sale of alcohol shall be made from the State warehouses, in lots of not less than 500 liters. The alcohol shall be

of 95° strength, and the price shall be cost, plus $1 (currency) duty. Imported alcohols shall pay, *in addition to the ordinary import duty*, at the rate of $1 (currency) per liter of 50°, $1.50 per liter of 50° to 75°, and $2 per liter when above 75° strength. The exporter of alcohol shall receive a drawback equivalent to the duty he has paid. Alcohol for other purposes than personal consumption shall be rendered unfit for drinking and sold at average cost.

5. The Board shall consist of a Director-General and five ordinary members. It shall have the number of employees which may be necessary, and shall be under the Finance Department.

6. Offenses against the law shall be punished by confiscation, and by fines of from five to thirty times the amount of the fraud. If the latter should not be ascertainable, the fine may be from $5,000 to $50,000. For a second offense the penalty shall be double, with imprisonment for a term which may be from six months to three years. Fifty per cent of the product of such fines shall go to the informer.

THE COTTON INDUSTRY.

Owing to the depression in the growing and manufacture of cane sugar in the Province of Tucuman, on account of overproduction and discriminating tariffs of other countries, the inhabitants of that Province find it necessary to have recourse to some new industry. It is stated that the price paid for sugar cane by manufacturers has fallen from 22 cents per arroba (25 pounds) to 6 cents.

It has long been known that the climate and soil of Tucuman are well adapted for the cultivation of the cotton plant; repeated experiments have demonstrated this fact. It is to the production of this plant that agriculturists and manufacturers are now looking for relief.

According to the *South American Journal*, a company has just been registered in England under the name of the "Argentine National Spinning and Manufacturing Company, Limited," the proposed capital of which is $700,000. The directory is composed of business men of the highest standing, including among other names those of Lord Westbury and Mr. R. C. Richards,

the latter at one time a prominent cotton manufacturer of Manchester. The concession from the Government under which this enterprise is granted gives to the company the exclusive right for ten years to establish in the Province a spinning and weaving factory, to be free from all provincial and municipal taxes. It is believed that this will inaugurate in the Argentine Republic the growing of cotton on a liberal scale, which will ultimately develop into one of the great agricultural industries of that favored land.

BRAZIL.

THE BASIN OF THE AMAZON.

The Bureau has received recently a number of inquiries relative to the rubber districts of Brazil, Bolivia, and Peru and the most available means of reaching those regions. As a medium of information on this subject the following facts relative to the many tributaries of the great river Amazon are published.

In a report recently made to the Chamber of Commerce of Bordeaux, M. VIÉNER, who had just returned from a special mission to Brazil on the part of France, gave some very important details concerning the extension of commercial enterprises in Brazil and the progress of navigation, especially in the vast basin of the Amazon. M. VIÉNER remained an entire year in Brazil, traveling through the principal States and visiting not less than twenty-seven markets, whose principal centers in the north are Para, Manáos, and Iquitos, and in the south Santos, Bahia, and Rio. His valuation of the actual commerce of Brazil amounts to twenty-five hundred millions of francs, of which thirteen hundred millions are exports. The exports consist chiefly of coffee, india rubber, and cacao.

During the fiscal year 1896–97, according to the message of President MORAES, coffee exported amounted to 6,809,177 bags. The export of india rubber is also increasing. Concerning this *Le Moniteur Officiel du Commerce* of the 27th of May last publishes an interesting report from the consul-general of France in Bolivia, which states that the total exports of Para increased from 1,580,040 arrobas in 1891 to 21,072,513 kilograms in 1896.

Further details in regard to the navigation of the Amazon are furnished by M. Carlos de Cisneros, whose paper on the subject was published in the bulletin of the Society of Commercial Geography of Bordeaux. M. Cisneros states, as the result of his investigations, that no part of the earth possesses a fluvial system comparable to that of Brazil. Although this system combines exceptional advantages, it is capable of very great improvement, which will probably take place in the next century, dependent upon the increase of population and the development of sufficient resources.

The navigation of the Amazon is ever increasing and will develop necessarily with population, colonization, and the improvement of the countries which this great river traverses. It has 1,100 branches or tributaries. At present it is not a question of utilizing such a network of streams; that would be impossible. Before everything else, it is important that populating the region should commence; that man should go there, acclimatize himself, and remain. This acclimatization has as yet been tried by very few except Italians, Portuguese, and Spaniards. As for other Europeans, they have confined themselves entirely to the cities.

From the point of view of commercial navigability, M. Cisneros divides the course of the Amazon into two regions, whose point of division is the city of Nauta, at the junction of the Maranon and Ucayali. The Maranon forms the principal tributary of the Amazon. Rising in Lake Laricocha, in upper Peru, it runs at first from south to north as a deep torrent, cutting in two the central Cordilleras of Peru. It may be compared to the Indus, which traces its course at 8,000 feet below the Pamirs. At Jean de Bracamosos the Maranon suddenly changes its course; it runs from west to east instead of north and south; it ceases to be a torrent of lofty mountains and becomes a river of the plains. From San Antonio, before receiving the waters of the Huallagua, it is called the "Solimões," and at Manãos, after being joined by the Rio Negro, it receives the name "Amazon."

The Huallaga is navigable at all times for steamers drawing three feet from the place where it empties into the Maranon at San Lorenzo as far as Achinamisa, 127 miles from its mouth; the average rapidity of the current for this distance is about three

miles. Navigation from September to May is possible for vessels drawing seven feet. From the island of Yurinamaguas to Achinamisa the course of the Huallaga is parallel to that of the Maranon, and, like it, leads to the heart of Peru.

The Uyacali is the second of the affluents of the Maranon coming from the south. It is, like the Huallaga, exclusively Peruvian. It leaves Cerro del Pasco a short distance from the Huallaga, under the name at first of Apis-Paro. It runs from the south toward the north parallel to the Huallaga and the Maranon. Through its tributaries, the Apurdurac, the Umbambo, and the Pancartambo, it receives the waters around Cuzco. It is less torrent-like than the Huallaga. Leaving the Cordillera Royal above the Huallaga, its rapids are fewer in number and its breadth greater, consequently it offers a better adjunct to navigation. From its mouth to its junction with the Pachitea, one of its tributaries, it may be navigated by steamers drawing seven feet; mean rapidity of the current, two miles. From Pachitea to the junction of the Umbambo and the Tambo the draft of steamers should not be more than three feet.

M. Cisneros has collected the following details concerning the tributaries of the Uyacali: First, the Pachitea is navigable at all times, for steamers drawing six feet, from its mouth for a distance of 191 miles; mean current 2.5 miles. Second, the Pechir, a branch of the Pachitea, is navigable 79 miles, with a mean current of 2.2 miles. Third, the Palcazu is navigable over 36½ miles, as far as the inland port of Mayro, with a mean current of 3¼ miles. Fourth, the Sambo; this river has been traversed, by steamers drawing three feet, for a distance of 20 miles from its junction with the Uyacali. He adds, regarding the Sambo, that "explorations made in canoes and rafts permit the belief that the Sambo may be navigable throughout its entire course by means of steamers of small draft and furnished with engines sufficiently powerful to overcome a current of 10 miles, and machinery which will enable them to turn about in a small radius; with these equipments it is possible to navigate the tributaries of the Sambo, the Perené as far as Pengoa, and the Ene until its formation by the rivers Mantaro and Apurinac, and finally the Mantaro may be also navigated for several miles, and the Apurinac as far as Simarives."

These last points give an idea of the extreme complexity of the Amazonian streams. Fifth, the Umbambo is navigable, for steamers drawing three feet, for a distance of 35 miles. Explorers who have traveled the Umbambo have formed the opinion that it, as well as its tributary, the Pancartambo, ought to be navigable for a great distance.

For several years past explorations have multiplied, both in Peru and Brazil, with the purpose of learning all the river courses and their navigable conditions, some from a scientific point of view and others with commercial outlooks, principally in order to favor the cultivation and export of india rubber, for which each year new markets are established.

The Maranon from Nauta to Borla, before its junction with the Purus (up river), and with the Madeira (down river) to Manaos, is navigable by steamers of seven feet draft from September to May. In order to give an idea of the immense extent of the Amazon Basin, M. Cisneros appends a table of the principal results of his investigations. These facts apply only to tributaries on the right bank of the Upper Amazon.

Rivers.	Distance navigable.	Rapidity of current.	Maximum depth.	Distance to Iquitos.
	Miles.	*Miles.*	*Feet.*	*Miles.*
Maranon	363	3	7	453
Huallaga	197	3	3	501
Ucayali:				
From its source	772	3	3	832
From the Pachitea	765	2. 8	7	825
Pachitea	191	2. 5	6	1, 012
Palcazas	36½	3. 25	3	1, 052½
Tambo	20	4	3	852
Umbambo	35	4	3	867

BRAZIL-CHILE.

The Governments of Brazil and Chile have recently negotiated the following treaties: First, a treaty of Commerce and Navigation; second, a treaty on the Exercise of the Liberal Arts; third, a treaty of Extradition.

By the terms of the first-named treaty, the vessels of either of the two nations shall be considered, in the ports of the other, as if under their own flag, in order that they may enjoy all privileges conceded to the national mercantile marine. By Article IV, the

leading products of Chile are admitted free of duty into Brazil, and by Article V, the corresponding privilege is granted to Brazilian products entering the ports of Chile.

By the terms of the second treaty, citizens of either of the two contracting republics are at liberty to follow, in the territory of either, the profession to which they have been admitted by title or diploma granted by competent national authority. Such diploma or certificate, and certificate of individual identity are required to be registered in the Ministry of Foreign Affairs.

The treaty of Extradition between the two countries is general in its character, and comprehends all forms of crime against law and order, and assesses the punishment for the various offenses named in the treaty.

By Article III, political offenses, or those annexed to political offenses, are not considered grounds for extradition. Acts of anarchism, however, are not classed under the head of political offenses.

TENDERS FOR THE PURCHASE AND EXTENSION OF THE WATERWORKS OF THE CITY OF PARA.

In the Trade Miscellany of the September number of the BULLETIN brief mention was made of the fact that the government of the State of Para was inviting proposals for the purchase of the waterworks of the city of Para (Belém) and for the extension of the system.

The Bureau has received from Senhor MENDONÇA, Minister of Brazil, the following detailed information bearing upon the subject, which may be of interest to citizens of the United States desiring to look into the matter.

The Government of the State of Para, to which at present the water supply to Belém belongs, calls for proposals until December 31, 1897, for the transfer of that service to private enterprise. All information relating to such proposals will be furnished by the Brazilian Consulate General in New York City. The principal conditions are as follows:

(*a*) The State transfers to the contractor all its rights over machinery and material at present employed in this service.

(*b*) The State guarantees to the contractor the privilege of the water supply by means of a system of canalization for sixty years.

(*c*) Extension of the privilege for thirty years more if during the sixty years of the privilege the water supply shall have reached a maximum of 10,000,000 liters daily.

(*d*) Expropriation for public utility of lands, springs, and streams considered necessary for the water supply.

(*e*) Exemption of State and municipal taxes.

(*f*) The contractor shall have the right to collect from private individuals in whose houses there may be one or more pipes of supply the tax of half a real per liter of water for domestic and industrial consumption.

COLOMBIA.

TRADE AND RESOURCES OF THE DEPARTMENT OF PANAMA.

From a recent official report, relative to trade, and agricultural, mineral, and other resources of the Department of Panama for the year 1896, it is learned that there were imported into that department 25,680 tons of coal, 20,000 tons of which were from Newcastle, New South Wales, 5,083 from Cardiff, and the remaining 600 tons were Chilean coal.

In view of the greater proximity of the coal fields of Alabama to this market and the inauguration of a new line of steamers between Mobile and Colombian ports, to which reference is made elsewhere in this BULLETIN, this item may be of interest to coal operators in the United States.

As an evidence of the disposition on the part of the Government to extend the steamship service between the ports of the Republic and neighboring countries, the governor of the Department has for some time past offered a monthly subsidy of $1,000 (Colombian currency) to any company that will establish and maintain a regular line between the ports of Rio Hacha, Santa Martha, Barranquilla, Cartagena, Colon, Bocas del Toro, and Kingston, Havana, or Curaçao. The proposed subsidy may be increased during the period of one year to $2,000 per month.

The railway system of the country aggregates a length of 400 miles now open to traffic. In addition to this, contracts have been entered into for about 350 miles, which it is expected will be completed within four years.

Mining is reported to be progressing satisfactorily, and several enterprises are being prosecuted with much energy and prospects of good returns. The climate in the mining region is generally excellent. The great drawback to this industry is the lack of good roads for the transportation of machinery.

The agricultural interests of the Department are confined almost entirely to the production of bananas, rice, and sugar cane, but it is anticipated that in the near future these products will become secondary in importance to cacao and coffee, which are claiming much attention from agriculturists. In the Province of Cocle the cultivation of coffee has latterly received special attention, there being at present more than 100,000 trees planted. Much interest of late is being given to the culture of the rubber tree. Trees which have been planted have not yet reached a productive age, but when mature and ready to be tapped it is expected that they will yield a large quantity of high-grade rubber.

There is no opening for skilled labor in the Department, the number of native artisans being more than sufficient to meet the requirements. Native workmen on banana and sugar plantations receive $1.50 per day, in the money of the country, equivalent to about $4.50 per week in United States currency. There is a steady demand for unskilled labor, and anyone who is able to wield a pick can earn fixed wages of from 60 cents to $1.50 per day.

The Magdalena River is the main artery of commerce for the Republic and traverses the country from its source in the mountainous region to its outlet at the port of Barranquilla. This great river is navigable by steamers specially constructed for the purpose, having a draft not exceeding three feet when loaded. During the year 1896 the steamers belonging to Barranquilla made 312 voyages up the river, transporting about 29,000 tons, and 315 voyages down the river, with about 23,000 tons, carrying both ways 14,000 passengers.

The following lines of steamships have regular schedules to and from Savanilla, a seaport on the Caribbean Sea, a short distance west of Barranquilla:

Royal Mail Steam Packet Company, from London and Southampton.
West India and Pacific Line, from Liverpool.
Harrison Line, from Liverpool.
Atlas Line, from New York.

Knott's Prince Line, chiefly from the Mediterranean.
The General Transatlantic Line, from Havre and St. Nazaire.
Hamburg American Packet Company, from Hamburg.
General Transatlantic Line, from New York.
Veloce Line, from Genoa.

Growing out of the civil conflict in the United States in 1861, the attempt was made to introduce cotton growing into the Department of Panama; Egyptian seed was procured, and the cotton which is now exported bears a close resemblance to the Egyptian product. The cotton exported from Barranquilla during the year 1896 amounted to 2,837 bales, valued at $65,000 in American currency.

The total revenue of the Department for the financial year was $793,637.50; the expenditures for the same period were $677,901.75, showing a credit surplus of $115,735.75. The budget estimates for the fiscal year 1897 submitted to the Government and passed by the Assembly are—

Income	$1,378,000
Expenditure	1,378,604

In view of the steady improvement in revenue during the past two years, this estimate is well within bounds.

The public debt at the commencement of the year 1894 amounted to $238,336; this has been reduced to $197,979.65, of which $6,936.55 represents interest accumulated in the interval.

TRADE IN VEGETABLE IVORY.

Clifford Smyth, esquire, Consul of the United States at Cartagena, in a communication to the Department of State, reports that on account of the ad valorem duty placed upon buttons made of vegetable ivory, by the existing tariff of the United States there has been an increased demand in the United States for that material and a consequent improvement in the shipments of the ivory nut from the port of Cartagena. Up to the time when this new duty went into effect almost the entire shipments were made to Hamburg, Germany, but, as will be seen by the figures given below, this movement is undergoing a marked change.

For the fiscal year ending June 30, 1895, the total imports of the ivory nut amounted to $14,115.80; for the year ending June

30, 1897, there were $2,730.88, showing a remarkable falling off, which progressed still further in the fiscal year 1896–97, when the total shipments from Cartagena to the United States only amounted to $1,684.49. Of this quantity none was shipped in the period extending from January 1 to April 1; for the next three months the figures show a total of $1,231.41. But from July 1 to August 27 activity in this trade began to be manifest and fifteen shipments were made, amounting in value to $13,828.

GUATEMALA.

TARIFF MODIFICATIONS.

By a decree dated June 23, 1897, the following modifications of the tariff of Guatemala were officially promulgated.

The articles named below are free of duty:

Rice.
Minerals, refuse.
Beans.
Spanish pease.
Corn.
Samples without any commercial value, and those having it, the duties not exceeding $1.
Gold and silver: Bullion, dust, and coin.
Potatoes, and other nutritious plants similar thereto.
Vaccine virus.
Flower and vegetable seeds, and other seeds not specified.
Areometers.
Metal alembics of a capacity less than one-half gallon, for chemical assays or analysis.
Alphabet blocks, wooden, of all kinds, for the schools.
Amianthus, in fiber or in plates, in its natural state.
Anchors and hauling lines.
Stuffed animals for cabinets of natural history.
Live animals for breeding purposes.
Birds and poultry.
Advertisements, printed, lithographed, or engraved, either on paper or pasteboard, without frames.
Apparatus and engines for extinguishing fire.
Oats in their natural state.
Mercury.

Barometers.

Iron buoys, with the accessories for their installment, wooden or iron boats, and oars.

Compasses of all kinds.

Wire, iron, or steel cables of all thicknesses.

Paper-covered catalogues of all kinds.

Numismatical, geological, and natural history collections for museums or cabinets.

Coarse and sheet cork.

Rock crystal, uncut.

Rawhide.

Bacteriological cultivators.

Paper and pasteboard designs, molds, and patterns for art purposes.

Articles imported by the nation or by the municipalities for the public service or for beneficent institutions.

Articles imported for the private use of the President of the Republic.

Articles imported for the private use of the diplomatic ministers and their families, residing in the Republic, in a quantity proportional to the ordinary consumption, provided reciprocity exists, and the requirements established are complied with. This exemption does not apply to the secretaries, consuls, and vice-consuls.

Ordinary wrappings, when the articles do not pay the duty on their gross weight. In bales, the sackcloth, oilcloth, side boards, and straps shall be considered as wrappings. The tin or zinc linings of boxes and their pasteboard, paper, and casings shall also be considered as wrappings if not chargeable with the corresponding duty. Blankets, sheets, or any other article comprised in the tariff shall not be considered as wrappings.

Travelers' baggage, comprising wearing apparel, toilet articles, table and bed clothes, books, and the instruments necessary for the practice of his art or craft, which the passenger carries with him, showing evident signs of having been used, and in a quantity proportional to his social class and profession, and according to circumstances. A half a kilogram of prepared tobacco is allowed to each person. If the passenger brings new articles, the duties on which should amount to more than one hundred dollars, he must cover them with a consular invoice.

Emery powder and grains.

Spanish grass.

Tarred oakum.

Lighthouse lanterns.

Photographed landscapes of the country, without frames.

Débris of wrecked ships.

Engravings, without frames, by Guatemala artists residing abroad, provided evidence of their authenticity is previously shown.

Dog's grass.

Guano and the other natural and artificial fertilizers.

Fuse for mines.

Pig iron.

Furnaces and other apparatus of fire-clay or graphite for assaying metals.
Natural and artificial magnets.
Fresh vegetables.
Logs (rough timber).
Machinery and electric batteries (uncharged) for public enterprises.
Mechanical and architectural models.
Flower models.
Periodicals, loose.
Cake and powder platinum.
Wood pulp, rags, scraps, and refuse for paper factories.
Palm leaf for manufacturing hats.

The following merchandise shall, from the 1st of July 1897, pay duties as below on their gross weight:

Articles.	Per kilo.
Unhulled oats	$0.01
Impure oleic acid for making soap	.01
Bran	.01
Sesamum (benneseed)	.10
Galvanized iron wire, and copper wire (insulated) for electrical transmission	.01½
Galvanized iron wire for fences, either plain or picketed, and the staples and stretchers	.01
Coal tar	.01
Apparatus for bicarburate of hydrogen light	.02
Electric apparatus, with the exception of the chemical substances comprised in the tariff	.02
Plows and parts of	.02
Livestock, not for breeding purposes, per head	2.00
Crude native sulphur	.01
Codfish (dried, salted, or smoked)	.05
Bank bills	1.00
Iron or bronze pumps of all kinds, not specified	.02
Glass chimneys for incandescent electric light	.02
Pitch prepared for ships	.01
Glass and porcelain capsules for chemical and pharmaceutical purposes	.05
Stone, animal and vegetable coal, not pulverized	.01¼
Smoked or salt meat	.05
Nautical charts and geographical and topographical maps	.10
Pocket cases for carrying reagents	1.00
Pressed roofing pasteboard	.01
Roman cement, lime, and hydraulic lime	.01½
Coke	.01¼
Graduated glass cups, and glass tubes, whether graduated or not	.40
Crucibles of all kinds and cupels	.01
Sample books of drawing, caligraphy, and embroidery	.10
Wooden and iron houses	.02
Terrestrial and celestial spheres	.10
Spatulas and glass and porcelain spoons and agitators, for stirring corrosive liquids	.40
Stearine cakes	.03
Cases of mathematical instruments and blowpipe tests	1.00
Coarse stone filters and pressed coal filters	.05
Pasteur filters and others	.05
Fresh fruits	.03
Hay and other forage, not mentioned	.01
Wrought iron, bar iron, skelp iron, and 1-inch square iron	.01
Water closets of all kinds, without pipes	.10
Furnace bricks	.01¼

Articles.	Per kilo.
Paper covered books	$0.05
Locomotives, cars, and railway supplies	.02
Lard	.05
Models and samples of drawing, caligraphy, and embroidery	.10
Unsized and unlustrous paper for printing	.05
Lightning rods	.02
Crude petroleum	.01
Coarse natural stones of all kinds, not denominated, for industrial purposes	.01
Precious stones and fine pearls, unmounted	1.50
Millstones	.01
Slates and imitations thereof, for schools	.05
Roofing slates	.01
Live plants	.01
Printing and lithographic presses	.02
Harrows and rakes	.12
Portraits, without frames, of persons residing in the country	1.00
Empty sacks, of jute, hemp (pita), and sisal, for exporting fruits	.02
Japanese sauce (soy)	.15
Tallow, crude and rendered	.01
Tiles of clay, glass, and wood	.02
Thermometers	1.00
Printing ink	.05
Printing types	.05
Flat glass, of all colors and sizes	.03

HONDURAS.

THE HONDURAS SYNDICATE.

The Department of State is informed through United States Vice-Consul BERNHARD, at Tegucigalpa, under date of August 30, 1897, that the syndicate which has recently obtained an important concession from the Government of Honduras, is composed of the following gentlemen: CHAUNCEY M. DEPEW, W. SEWARD WEBB, JOHN JACOB ASTOR, BENJAMIN F. TRACY, J. G. MCCULLOUGH, FREDERIC B. JENNINGS, GEORGE S. SCOTT, NATHANIEL A. PRENTISS, CHARLES MCVEIGH, and MELVILLE E. INGALLS, jr., all citizens of the United States. The agents for the syndicate were HENRY L. SPRAGUE and W. S. VALENTINE, of New York.

By the terms of the concession, the syndicate is to construct and operate a railroad from Puerto Cortéz to a point on the bay of Fonseca, on the Pacific Coast. The Government concedes to the company the railroad now in operation from Puerto Cortéz to La Pimienta, a distance of about 30 miles, with all its appurtenances. A subsidy of 100 English feet of land is granted on each side of the road, whether it passes through public or private

lands. In the latter case the Government is to pay the proper indemnity to the owners, and the company is to pay for the improvements on the land in accordance with the law. When the roadway lies in inhabited sections, only half this width of land is granted.

For every mile of railroad constructed the Government concedes five square miles of land lying contiguous to the road; alternate sections are granted where the road traverses public lands. When the road passes through private property, the company may select sections of land (under the above-named conditions) from the public domain. This selection of land is to be made within five years from date of contract. A condition of the franchise states that a branch line shall extend to Tegucigalpa, the capital of the Republic; other branch roads may be constructed under terms similar to those given for the main line.

The company acquires the right to use, free of charge, all materials necessary in the construction of the road found on Government lands, provided such privilege does not conflict with rights previously granted to other parties. The development and use of minerals found on such lands shall be subject to the mining laws of the country.

The gauge of the road shall not be less than 3 feet 6 inches; five miles shall be constructed in the first year; in the second, twenty-five miles are to be finished; in the third, fifty miles; at the end of the fourth year the road must be built to Comayagua; at the end of the sixth year the entire line must be completed and open to public traffic. Should the company fail to comply with these conditions it shall pay to the Government 15 per cent of the gross receipts of the road until the conditions are fulfilled, an extension of time for that purpose having been granted. At the expiration of this extended period, if the number of miles stipulated in the concession have not been completed, the road shall pass into the hands of a trustee.

The Government mails, and officials traveling on Government account are to be transported free. The tariff for the transportation of the products of Central America shall be made as low as practicable and shall not exceed that now in operation on the portion of line between Puerto Cortéz and La Pimienta, except for interoceanic traffic. Passengers and freight engaged in inter-

oceanic travel or transportation are not to be subjected to customs dues.

All materials to be used in the construction of the road shall be admitted free of import duty, and, with the exception of negroes and Chinese, workmen and foreign colonists will be admitted and exempt from personal taxes for ten years.

The syndicate may issue bonds in amounts not to exceed $20,000 in gold for each mile of road, and may transfer rights in the property to any private person or corporation, but not to a foreign Government. The Government reserves the right to purchase the road after it has been in operation for seventy-five years. This option will apply at the end of each successive five years after that period and at the end of ninety-nine years the road and all its appurtenances will become the property of the State.

The syndicate obligates itself to liquidate the public debt of Honduras, and offices for this purpose will be opened in New York, London and Paris. A bank is to be established under the name of the Commercial Bank of Honduras, with a minimum capital of $500,000 (gold), divided into shares of $100 each. The bank has authority to act as fiscal and financial agent of the Government and be the depository of the national funds; it is empowered to coin money, the net profits to be equally divided between the Government and the syndicate.

The bank can grant mortgages to the amount of one-third of its capital, at a maximum annual interest of 15 per cent; it may make loans, guarantee Government bonds, issue notes; it shall have five directors, with an additional one appointed each year by the Government of Honduras. From October 1, 1897, the bank is to take control of the customs of the country, and the Government obligates itself not to reduce the revenue tariff within a period of fifteen years. According to this agreement, says the consul, "the increase in customs duties authorized by act of Congress last April will not take effect." The bank is to pay 1,000,000 pesos ($500,000) each year, and a certain per cent over this amount is to be applied annually to the payment of the new bonds. The railroad, and bank capital are to be exempt from all taxation. The syndicate is to equip one or more vessels as a coast guard, to prevent smuggling.

MEXICO.

SPECIFICATIONS FOR NEW GOVERNMENT BUILDING.

In publishing the specifications for the new Federal building to be erected in the City of Mexico, the *Diario Oficial* stated that the scale of drawings should be 1 : 100. With this understanding, the architects of the United States presented their plans, when it was discovered that an error had been made and that the scale should have been 1 : 200.

After earnest and repeated efforts on the part of Hon. Powell Clayton, United States Minister to Mexico, to arrange the matter in the interests of the architects of the United States who had already prepared their plans under a misapprehension of the scale, the Foreign Office has agreed to accept plans drawn either to a scale of 1 : 100 or 1 : 200.

MANUFACTURE OF SUGAR.

Mr. R. H. Vannah, of New Orleans, La., a gentleman largely engaged in the growing and manufacture of cane sugar, has been spending several months in Mexico looking into the conditions and opportunities for the development of that industry in that country.

The result of his investigations leads him to believe that a complete, first-class, modern plant, with a capacity for cutting and manufacturing from 50,000 to 75,000 tons of sugar cane per season, can be set up in Mexico for $100,000, American currency. On the subject of production, Mr. Vannah believes that fifty tons of cane to the acre can readily be grown. With improved machinery and processes, one ton of cane will yield 180 pounds of sugar as an average. The maximum expense of cultivation, cutting, cleaning, and delivery of cane at the mill, he estimates at $3 per ton.

Below is given Mr. Vannah's estimate of the monthly expenditure incident to manufacturing sugar from the cane product of 1,000 acres, the days being estimated at twenty-four hours each:

Cane sheds, two shifts of four men each	$144.00
Cane mill, two shifts of two men each, grinding 500 tons of cane daily	72.00

Bagasse ovens, two men	$36.00
Boilers, two men to handle	36.00
One chief engineer and two assistants	720.00
Clarifying, two shifts of two men each	72.00
Double effect, two men	36.00
Sugar maker, at rate of 50 cents per 1,000 pounds of sugar made and 500 tons of cane daily treated at 180 pounds per ton of sugar	1,375.00
Two assistants to sugar maker	100.00
Filter presses, two shifts of two men each	72.00
Firemen, two shifts of two men each	72.00
Tank men, two shifts of two men each	72.00
Centrifugal, four men, at $50 per month each	200.00
Assistants, two men, at $40 per month each	80.00
Stevedores, two shifts of four men each	144.00
Sugar weighers, two men, at $30 per month each	60.00
Cane weighers, two men, at $30 per month each	60.00
Electric light, one man	30.00
Bookkeeper	125.00
Assistant bookkeeper	50.00
Foremen, two cane-yard foremen	80.00
Boarding of 15 employees, at $22.50 each	337.50
Chief cook, per month	60.00
Assistants, two men	60.00
Fuel, petroleum, incidentals, etc., per month	550.00
27,000 barrels monthly, at 75 cents each	20,250.00
Total	24,863.50

The above estimate is given in Mexican currency.

The sugar-manufacturing season is about three months, or, speaking literally, one hundred days; this would make the total expense of the crop $83,018.34. To be added to this total expense of manufacture is the cost of cultivation and delivery at the mill, calculated by Mr. VANNAH at $150,000, making the entire expense upon a crop of 1,000 acres $233,018.34. He calculates the product from the above 1,000 acres at 9,000,000 pounds; at a minimum price of six cents per pound this would bring $540,000, or a net profit on the crop of $306,981.66, showing the enormous profit to be realized from the production of sugar in Mexico. In addition to the above profit, he calculates that there should be realized from the sale of aguardiente about $66,000 per annum. Mr. VANNAH estimates the total cost of cultivation, manufacture, and packing of sugar to be about 2½ cents per pound in Mexican silver.

POINTS FROM THE PRESIDENT'S MESSAGE.

The Mexican Congress met in regular session on the 16th of September. After the usual formal preliminaries incident to the

occasion, President Diaz proceeded to deliver his message, addressed to the Deputies and Senators.

The President, in felicitous terms, referred to the fact that his country is at peace with all other nations, and that domestic tranquillity prevails throughout the Republic. The treaty settling the question of boundary with British Honduras has been formally ratified and promulgated. The consummation of the treaty determining the boundary limits with Guatemala only awaits the decision of the arbitrator as to certain minor details.

On the subject of public works, the message conveys the information that the stupendous undertaking of draining the Valley of Mexico, begun many years ago, is almost concluded, thus guaranteeing to the capital city and surrounding country a system of drainage on a modern and elaborate plan.

The port works at Vera Cruz, which will give to that city a large, well protected, and deep harbor, are going forward with most satisfactory energy. Public works and buildings are in course of construction at Tampico and other ports.

Since April, 1897, 388 kilometers of railway have been added, making the total mileage of the railway system of the Republic 11,890 kilometers (7,384 miles). The number of mining titles issued since April was 1,619, covering 7,287 claims of one hectare (2½ acres) each. The sale of public lands amounted to 782,000 hectares, which brought $135,545. Owing to good rainfalls throughout the agricultural districts the condition of the crops is reported to be excellent. The revenue for the fiscal year 1896–97 amounted to $51,500,000, an increase of $1,000,000 over the preceding year.

NICARAGUA.

PREMIUMS GRANTED FOR THE CULTIVATION OF COFFEE, CACAO, RUBBER, ETC., ON PUBLIC LANDS.

The Bureau has received from Mr. M. J. Clancy, Consular Agent of the United States at Bluefields, a translation of a recent decree extending to the Department of Zelaya the same conditions relative to the cultivation of staple products as have hitherto existed in the other departments of the Republic.

The premium, or bounty, is established for a period of five years, and the terms are as follows:

For each hectare (2.471 acres) of pasture—	
In timber	$3
Without timber	2
For each hectare—	
With potatoes	2
With corn	2
With beans	2
With rice	3
With tobacco	3
With sugar cane	4
With wheat	3

Mr. CLANCY, in transmitting the decree, makes the following explanation of the term "pasture without timber:" "All land in Nicaragua is one vast forest, except an occasional 'savannah.' When land is cleared of all trees except those necessary for the shelter of cattle, it constitutes what is known as 'pasture without timber.'"

The object of this decree is to encourage desirable colonization, from all countries.

SANTO DOMINGO.

NEW RAILROAD.

On the 19th of August last a new railroad between Puerto Plata, on the north coast of Santo Domingo, and Santiago, in the interior, was formally opened by the President of the Republic. This line is 45 miles in length and passes through the fertile valley of Santiago, which comprises country rich in coffee and cacao lands. Though comparatively unimportant when compared with the extensive railways of the United States, it is by no means insignificant for that country. The construction is the work of years, and in its short extent crosses two mountain ranges.

An United States engineer directed the work, in which both European and American capital is interested. The material for building and operating the road came principally from Europe, although the bridges and some of the rolling stock was imported from the United States. An American corporation, under the name of the "San Domingo Improvement Company," operates

the line, which Consul GRIMKE reports to be well equipped in every respect. It is purposed to run three trains daily between Puerto Plata and Santiago, the object being to open up a market for the products of the Santiago Valley by connecting it with a seaport. The principal articles thus placed under favorable export conditions are coffee, cacao, tobacco, beeswax, hides, lignum-vitæ, mahogany, satinwood, logwood, etc.

UNITED STATES.

OPENING OF NEW MARKETS FOR WHEAT, WHEAT FLOUR, AND BREADSTUFFS.

The Department of Agriculture of the United States, having in view measures for the future disposal of the surplus wheat crop, has recently issued a circular setting forth the increase in the quantity of wheat, wheat flour, and breadstuffs exported from the United States to the countries of eastern Asia.

The tabulated statements given in the circular are reproduced in the MONTHLY BULLETIN for the information of American exporters of these commodities. As supplemental to the information given in the tables, the report says:

> Still further gains are indicated by the figures thus far available for the current fiscal year. According to these figures, our total shipments to Japanese and Chinese ports during the nine months ended March 31, 1897, amounted to 882,204 barrels. With proportionately large exportations for the three remaining months, the total amount of wheat flour shipped to these countries during the entire fiscal year should reach above a million barrels, which would be equivalent to more than four and one-half million bushels of wheat.

Quantity of Wheat and Wheat Flour Exported from the United States to Japan, China, and Hongkong.

	Japan.		China.	Hongkong.		Total.	
	Wheat.	Wheat flour.	Wheat flour.	Wheat.	Wheat flour.	Wheat.	Wheat flour.
Year ended June 30—	*Bushels.*	*Barrels.*	*Barrels.*	*Bushels.*	*Barrels.*	*Bushels.*	*Barrels.*
1887	250	30, 377	7, 714	.....	371, 056	250	409, 147
1888	200	27, 749	8, 475	.....	362, 826	200	399, 050
1889	.....	19, 677	9, 744	.....	378, 634	.....	408, 055
1890	23	29, 756	14, 634	.....	497, 697	23	542, 087
1891	663	75, 736	34, 474	.....	473, 046	663	583, 256
Average	227	36, 659	15, 008	.....	416, 652	227	468, 319
1892	.....	38, 002	13, 718	.....	457, 690	.....	509, 410
1893	.....	51, 836	16, 059	.....	550, 132	.....	618, 027
1894	73	68, 428	23, 717	.....	583, 608	73	675, 753
1895	13, 217	93, 889	36, 244	11, 112	787, 318	24, 329	917, 451
1896	170	103, 582	13, 879	2, 777	825, 612	2, 947	943, 073
Average	2, 692	71, 148	20, 723	2, 778	640, 872	5, 470	732, 743
Six months ended Dec. 31, 1896	54, 699	151, 349	9, 077	52	570, 829	54, 751	731, 255
January, 1897	21, 522	1, 691	6	.....	54, 481	21, 522	56, 178
February, 1897	287	2, 215	1, 436	.....	60, 409	287	64, 060
March, 1897	.....	16, 179	1, 259	.....	13, 273	.....	30, 711
Nine months ended Mar. 31, 1897	76, 508	171, 434	11, 778	52	698, 992	76, 560	882, 204

Exports of Breadstuffs (Bread and Biscuit) from the United States.

	To Japan.		To China.		To Hongkong.	
	Pounds.	Dollars.	Pounds.	Dollars.	Pounds.	Dollars.
Year ended June 30—						
1887	57, 395	3, 859	12, 729	1, 160	6, 586	620
1888	19, 136	1, 569	8, 820	593	11, 090	878
1889	26, 676	1, 710	35, 170	2, 358	18, 450	1, 410
1890	23. 305	1, 602	22, 350	1, 500	17, 560	1, 131
1891	33, 800	2, 326	29, 460	2, 001	19, 550	1, 247
Average	32, 062	2, 213	21, 706	1, 522	14, 647	1, 057
1892	22, 800	1, 357	35, 020	2, 059	5, 100	292
1893	26, 950	1, 507	42, 600	2, 297	3, 600	197
1894	38, 700	2, 147	33, 650	1, 779	4, 300	238
1895	145, 656	3, 463	45, 900	2, 239	3, 450	164
1896	42, 410	2, 007	55, 000	2, 573	3, 500	163
Average	55, 303	2, 096	42, 554	2, 189	3, 990	211
Six months ended Dec. 31, 1896	31, 410	1, 600	36, 550	1, 648	2, 100	96
January, 1897	1, 880	167	10, 200	427	.....	.....
February, 1897	4, 300	204	6, 010	284	.....	.....
March, 1897	4, 000	194	1, 700	74	1, 500	64
Nine months ended Mar. 31, 1897	41, 590	2, 165	54, 460	2, 433	3, 600	160

TRADE WITH LATIN-AMERICA.

MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, WORTHINGTON C. FORD, Chief, showing the trade between the United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of August, 1897, corrected to October 2, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for August, for example, are not published until some time in October.

Imports and Exports, August, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Chemicals:				
Logwood (*Palo campeche; Páu campeche; Campêche*) (tons)—				
Mexico	109	$2,491	73	$1,002
Coal, bituminous (*Carbón bituminoso, Carvão betuminoso; Charbon de terre, bitumineux*) (tons):				
Mexico	5,610	12,432	9,980	19,645
Cocoa (*Cacao; Coco ou Cacão crú; Cacao*) (pounds):				
Central America				
Brazil	124,440	110,725		
Other South America	1,202,520	111,117	957,847	89,087
Coffee (*Café; Café; Café*) (pounds):				
Central America	1,194,345	215,580	884,934	131,133
Mexico	409,310	66,089	1,531,764	171,250
Brazil	31,450,172	3,810,150	48,656,810	3,496,117
Other South America	6,417,586	794,424	6,986,466	836,774
Cotton, unmanufactured (*Algodón en rama; Algodão em rama; Coton, non manufacturé*) (pounds):				
South America	163,480	17,019		
Fibers:				
Sisal grass (*Henequén; Henequen; Hennequen*) (tons)—				
Mexico	2,391	144,186	5,948	321,826

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Fruits:				
Bananas (*Plátanos; Bananas; Bananes*)—				
Central America	.....	$109,684	.....	$139,672
Cuba	.....	24,460	.....	.....
South America	.....	58,117	.....	50,872
Hawaiian Islands	.....	5,880	.....	33,269
Oranges (*Naranjas; Laranjas; Oranges*)—				
Mexico	.....	1,068	.....	1,245
Cuba	.....	.....	.....	.....
Fur skins (*Pieles finas; Pelles; Fourrures*) (pounds):				
South America	.....	5,633	.....	12,457
Hides and skins (*Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuirs et peaux*) (pounds):				
Central America	279,997	40,266	195,577	24,436
Mexico	517,261	81,427	599,334	77,563
South America	2,343,967	348,538	4,715,455	811,307
India rubber, unmanufactured (*Goma elástica cruda; Borracha crúa; Caoutchouc, brut*) (pounds):				
Central America	65,600	30,809	52,286	22,525
Mexico	3,197	1,260	5,222	1,562
Brazil	623,360	254,306	1,285,614	614,669
Other South America	166,960	74,968	88,292	33,250
Lead, pigs, bars, etc. (*Plomo en galápagos, barras, etc.; Chumbo em linguados, barras, etc.; Plombs, en saumons, en barres, etc.*) (pounds):				
Mexico	10,602,899	100,331	10,161,242	105,994
Sugar, not above No. 16 Dutch standard (*Azúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa; Assucar não superior ao No. 16 de padrão hollandez; Sucre, pas au-dessus du type hollandais No. 16*) (pounds):				
Mexico	13,128	381	40,480	362
Cuba	30,420,235	637,037	.....	.....
Brazil	.....	.....	.....	.....
Other South America	4,786,443	102,166	1,425,362	.....
Hawaiian Islands	35,319,387	1,172,769	77,428,884	2,257,117
Tobacco, leaf (*Tabaco en rama; Tabaco em folha; Tabac, en feuilles*) (pounds):				
Mexico	51,603	20,364	65,038	25,779
Cuba	47,944	17,975	13,409	5,181

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wood, mahogany (*Madera, caoba; Mogno; Acajou*) (M feet):				
Central America	.....	.....	689	$16, 273
Mexico	820	$28, 221	1, 396	72, 920
Cuba	.....	.....	.....	.....
South America	3	113	600	17, 720
Wool (*Lana; Lã; Laine*) (pounds):				
South America—				
Class 1	.....	.....	.....	.....
Class 2	.....	.....	.....	.....
Class 3	191, 282	18, 316	.....	.....

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE.

Agricultural implements (*Instrumentos de agricultura; Instrumentos de agricultura; Machines agricoles*):				
Central America	.....	$2, 188	.....	$4, 731
Mexico	.....	77, 924	.....	10, 180
Santo Domingo	.....	153	.....	18
Cuba	.....	93	.....	691
Puerto Rico	.....	688	.....	60
Argentina	.....	69, 830	.....	48, 843
Brazil	.....	1, 507	.....	2, 543
Colombia	.....	435	.....	625
Other South America	.....	8, 133	.....	14, 988
Books, maps, engravings, etc. (*Libros, mapas, grabados, etc.; Livros, mappas, gravuras, etc.; Livres, cartes de géographie, gravures, etc.*):				
Central America	.....	2, 284	.....	5, 875
Mexico	.....	6, 951	.....	5, 204
Santo Domingo	.....	103	.....	24
Cuba	.....	73, 861	.....	16, 220
Puerto Rico	.....	91	.....	15
Argentina	.....	1, 937	.....	5, 400
Brazil	.....	1, 371	.....	23, 260
Colombia	.....	5, 959	.....	2, 493
Other South America	.....	1, 899	.....	2, 372
Breadstuffs:				
Corn (*Maíz; Milho; Maïs*) (bushels):				
Central America	6, 821	3, 139	5, 697	3, 258
Mexico	1, 072, 437	426, 077	13, 851	5, 143
Santo Domingo	99	38	.....	.....
Cuba	101, 935	35, 139	118, 715	49, 135
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
South America	2, 235	882	7, 699	2, 978

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Breadstuffs—Continued.				
Wheat (*Trigo; Trigo; Blé*) (bushels):				
Central America	7,411	$5,226	2,451	$2,003
Mexico				
South America	337	295	286,876	232,221
Wheat flour (*Harina de trigo; Farinha de trigo; Farine de blé*) (bushels):				
Central America	22,956	80,383	15,810	73,275
Mexico	2,601	9,471	2,685	11,497
Santo Domingo	1,715	6,685	1,891	10,015
Cuba	8,551	31,842	20,815	93,211
Puerto Rico	18,386	65,731	8,387	39,802
Brazil	67,169	259,815	34,420	161,718
Colombia	16,231	63,884	11,402	46,108
Other South America	36,389	131,918	35,910	149,711
Carriages, cars, and parts of (*Carruages, carros y sus accesorios; Carruagens, carros y partes de carros; Voitures, wagons et leurs parties*):				
Central America		14,736		8,170
Mexico		8,006		43,866
Santo Domingo		1,558		321
Cuba		318		124
Puerto Rico		1,398		525
Argentina		37,243		15,436
Brazil		5,966		7,660
Colombia		1,766		898
Other South America		6,053		3,632
Cycles and parts of (*Biciclos y sus accesorios; Bicyclos e accessorios; Bicyclettes et leurs parties*):				
Central America		4,149		732
Mexico		8,914		6,272
Santo Domingo		29		71
Cuba		18		2,202
Puerto Rico		889		280
Argentina		7,991		5,031
Brazil		2,910		
Colombia		4,244		2,595
Other South America		7,007		1,033
Clocks and watches (*Relojes de pared y de bolsillo; Relogios de parede e de bolso; Pendules et montres*):				
Central America		1,084		149
Mexico		1,385		1,913
Argentina		8,418		977
Brazil		11,054		3,547
Other South America		3,807		3,877

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Coal (*Carbón; Carvão; Charbon*) (tons):				
Central America	1,096	$3,645	1,281	$6,370
Mexico	9,613	34,195	24,998	73,982
Santo Domingo	167	1,329	.....	.....
Cuba	25,415	68,694	16,384	38,779
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Brazil	11	33	.....	.....
Colombia	.....	.....	30	131
Other South America	90	905	.....	.....
Cotton, unmanufactured (*Algodón no manufacturado; Algodão não manufacturado; Coton non manufacture*) (pounds):				
Mexico	778,966	59,400	80,800	7,042
Cotton cloths (*Tejidos de algodón; Fazendas de algodão; Coton, manufacturé*) (yards):				
Central America	1,030,684	56,730	854,834	41,484
Mexico	435,090	32,550	587,265	39,886
Santo Domingo	266,131	12,022	190,610	7,727
Cuba	68,293	4,932	11,570	1,099
Puerto Rico	21,422	1,841	5,125	327
Argentina	292,614	34,161	236,348	22,605
Brazil	1,006,340	73,928	858,758	59,965
Colombia	669,112	36,693	645,561	33,201
Other South America	1,986,182	98,845	611,672	38,371
Wearing apparel (cotton) (*Ropa de algodón; Roupa de algodão; Vêtements de coton*):				
Central America	.....	18,345	.....	20,678
Mexico	.....	24,289	.....	23,807
Santo Domingo	.....	1,321	.....	2,166
Cuba	.....	5,997	.....	782
Puerto Rico	.....	843	.....	35
Argentina	.....	2,210	.....	2,628
Brazil	.....	7,879	.....	4,910
Colombia	.....	3,467	.....	7,536
Other South America	.....	3,894	.....	1,973
Fruits and nuts (*Frutas y nueces; Frutas e nozes; Fruits et noisettes*):				
Central America	.....	3,843	.....	3,301
Mexico	.....	5,460	.....	4,100
Santo Domingo	.....	35	.....	30
Cuba	.....	2,649	.....	1,415
Puerto Rico	.....	229	.....	87
Argentina	.....	54	.....	747
Brazil	.....	30	.....	283
Colombia	.....	487	.....	1,382
Other South America	.....	2,570	.....	2,547

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Hides and skins (*Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuirs et peaux*) (pounds):				
Central America	4,626	$4,528	.....	.....
Mexico	78,468	7,130	.....	.....
Hops (*Lúpulos; Lupulos; Houblon*):				
Central America	590	45	1,410	$195
Mexico	531	43	151,250	15,131
Santo Domingo	800	64	.....	.....
Cuba	.....	.....	747	98
Puerto Rico	250	19	.....	.....
South America	322	37	180	27
Electric and scientific apparatus (*Aparatos eléctricos y científicos; Apparelhos electricos e scientificos; Appareils électriques et scientifiques*):				
Central America	.....	4,333	.....	3,160
Mexico	.....	12,652	.....	20,245
Argentina	.....	2,743	.....	23,247
Brazil	.....	9,502	.....	5,092
Other South America	.....	48,314	.....	12,375
Iron and Steel, Manufactures of:				
Builders' hardware, and saws and tools (*Materiales de metal para construcción, sierras y herramientas; Ferra gens, serras e ferramentas; Matériaux de construction en fer et acier, scies et outils*)—				
Central America	.....	11,669	.....	6,711
Mexico	.....	46,710	.....	55,467
Santo Domingo	.....	446	.....	1,403
Cuba	.....	7,666	.....	2,173
Puerto Rico	.....	1,902	.....	867
Argentina	.....	18,846	.....	6,636
Brazil	.....	25,703	.....	19,058
Colombia	.....	8,324	.....	8,209
Other South America	.....	20,506	.....	10,698
Sewing machines and parts of (*Máquinas de coser y accesorios; Machinas de coser e accessorios; Machines à coudre et leurs parties*)—				
Central America	.....	8,285	.....	4,057
Mexico	.....	9,578	.....	15,227
Santo Domingo	.....	151	.....	66
Cuba	.....	18	.....	1,886
Puerto Rico	.....	84	.....	73
Argentina	.....	23,488	.....	16,629
Brazil	.....	7,503	.....	11,234
Colombia	.....	10,694	.....	11,988
Other South America	.....	8,541	.....	3,273

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and Steel, Manufactures of—C't'd.				
Typewriting machines and parts of (*Máquinas de escribir y accesorios; Machinas de escrihir e accessorios; Machines à écrire et leurs parties*)—				
Central America				$136
Mexico		$592		1,462
Santo Domingo				
Cuba		702		257
Puerto Rico		200		
Argentina		1,160		2,229
Brazil		212		85
Colombia		86		35
Other South America		523		683
Leather, other than sole (*Cuero, distinto del de suela; Couro não para solas; Cuirs, autres que pour semelles*) (pounds):				
Central America		297		451
Mexico		1,839		647
Santo Domingo		80		
Cuba		54		210
Puerto Rico		289		
Argentina				572
Brazil		2,037		1,761
Colombia		834		951
Other South America		2,285		743
Boots and shoes (*Calzado; Calçados; Chaussures*):				
Mexico		3,085		9,655
Central America		12,111		10,113
Colombia		3,915		4,817
Other South America		1,343		1,955
Naval stores, rosin, and tar (*Resina y alquitran; Resina e alcatrão; Résine et goudron*):				
Central America	1,443	3,257	455	1,329
Mexico	93	277	72	256
Santo Domingo	317	846	236	542
Cuba	341	638	560	1,161
Puerto Rico	147	279	10	16
Argentina			8,120	15,135
Brazil	25,222	44,811	8,415	15,568
Colombia	201	405	454	941
Other South America	2,945	6,719	2,108	4,509
Turpentine, spirits of (*Aguarrás; Agua-ras; Térébenthine*) (gallons):				
Central America	1,257	400	633	225
Mexico	663	208	180	58
Santo Domingo	30	10	89	31
Cuba	2,800	959	5,923	1,788
Puerto Rico	1,330	407	390	123
Argentina	18,690	5,198	21,320	6,933

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Turpentine—Continued.				
Brazil	10, 511	$3, 334	9, 894	$3, 242
Colombia	1, 288	372	1, 275	418
Other South America	10, 553	3, 268	1, 051	331
Oils, mineral, crude (*Aceites, mineral, crudo; Oleos, minersæ, crús; Huiles minerales, brutes*) (gallons):				
Mexico	650, 494	31. 927	1, 063, 112	43, 203
Cuba	200, 000	15, 905	337, 856	18, 940
Oils, mineral, refined, or manufactured. (*Aceites, minerales, refinados, ó manufacturados; Oleos, minerales, refinados ó manufacturados; Huiles, minérales, raffinées, ou manufacturées*):				
Central America	134, 577	14, 858	64, 289	7, 654
Mexico	134, 274	25, 046	163, 265	16, 595
Santo Domingo	10, 836	1, 468	2, 734	292
Cuba	36, 205	3, 023	1, 431	232
Puerto Rico	15, 310	2, 004	50, 570	5, 547
Argentina	365, 625	45, 563	1, 019, 969	93, 745
Brazil	1, 811, 122	158, 779	1, 607, 946	119, 906
Colombia	58, 943	6. 440	59, 165	5, 570
Other South America	600, 401	57, 526	576, 174	51, 497
Oils, vegetable (*Aceites vegetales; Oleos vegetaes; Huiles végétales*):				
Central America	430	114	918	355
Mexico	62, 905	13, 490	43, 149	8, 858
Santo Domingo	4, 010	1, 048	5, 901	2, 005
Cuba	.....	.....	1, 300	375
Puerto Rico	.....	.....	.....	.....
Agentina	9, 610	2, 836	1, 265	457
Brazil	112, 571	31, 127	51, 273	14, 521
Other South America	13, 302	4, 118	23, 673	7, 785
Paraffin and paraffin wax (*Parafina y cera de parafina; Paraffina e cera de paraffina; Paraffine et cire faite de cette substance*) (pounds):				
Central America	11, 000	643	.....	.....
Mexico	485, 490	26, 626	285, 452	13, 789
Brazil	21, 033	1, 146	31, 395	1, 625
Other South America	1, 705	88	5, 754	249
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Beef, canned (*Carne de vaca en latas; Carne de vacca em latas; Bœuf en conserves*) (pounds)—				
Central America	28, 318	3, 635	18, 869	2, 038
Mexico	10, 897	1, 095	9, 772	1, 166
Santo Domingo	.....	.....	144	12
Cuba	4, 416	328	2, 404	184
Puerto Rico	192	14	.....	.....
Argentina	.....	.....	480	50

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values
Provisions, etc.—Continued.				
Beef, canned—Continued.				
Brazil	25, 300	$2, 026	7, 500	$700
Colombia	7, 186	544	10, 616	886
Other South America	9, 728	706	9, 896	810
Beef, salted or pickled, etc. (*Carne de vaca, salada ó en salmuera, etc.; Carne de vacca, salgada ou em salmoura; Bœuf salé ou en saumure*)—				
Central America	51, 900	2, 229	66, 030	3, 261
Mexico	100	5	200	12
Santo Domingo	3, 600	178	5, 700	265
Cuba	2, 200	96	29, 900	1, 387
Puerto Rico	1, 200	57	3, 800	176
Brazil			2, 200	102
Colombia	15, 300	673	21, 050	966
Other South America	547, 280	22, 711	341, 944	16, 431
Tallow (*Sebo; Sebo; Suif*) (pounds)—				
Central America	270, 507	11, 146	184, 314	7, 781
Mexico	188, 410	6, 285	74, 434	2, 478
Santo Domingo	65, 622	2, 577	59, 006	2, 439
Cuba	135, 374	4, 740	32, 500	1, 160
Brazil			62, 683	2, 831
Colombia	1, 912	105	59, 900	2, 266
Other South America	21, 146	882	34, 975	1, 384
Bacon (*Tocino; Toucinho; Lard fumé*)—				
Central America	17, 326	1, 176	20, 747	1, 543
Mexico	10, 973	1, 063	5, 373	508
Santo Domingo	2, 446	136	2, 985	175
Cuba	610, 244	29, 722	760, 945	48, 482
Puerto Rico	22, 260	1, 132	7, 040	495
Brazil	1, 951, 340	107, 534	1, 326, 389	76, 543
Colombia	2, 938	139	3, 573	243
Other South America	11, 139	697	21, 923	1, 709
Hams (*Jamones; Presunto; Jambons*) (pounds)—				
Central America	25, 549	2, 810	21, 716	2, 222
Mexico	25, 949	3, 046	12, 839	1, 454
Santo Domingo	3, 481	410	3, 933	470
Cuba	333, 712	30, 032	285, 122	29, 130
Puerto Rico	111, 231	10, 011	40, 152	3, 614
Brazil			550	69
Colombia	18, 976	1, 379	10, 101	1, 033
Other South America	80, 063	9, 037	61, 543	7, 053
Pork (*Carne de puerco; Carne de porco; Porc*) (pounds)—				
Central America	74, 900	3, 121	126, 670	6, 015
Santo Domingo	6, 400	275	7, 800	393
Cuba	16, 600	636	43, 000	43, 000
Puerto Rico	368, 800	17, 326	368, 200	15, 995
Brazil	600	25	1, 400	82

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Pork—Continued.				
Colombia	13, 700	$626	16, 100	$843
Other South America	356, 800	14, 156	447, 900	20, 485
Lard (*Manteca; Banha; Saindoux*) (pounds)—				
Central America	115, 578	6, 105	140, 074	7, 674
Mexico	409, 419	17, 992	356, 741	17, 146
Santo Domingo	23, 965	1, 279	38, 964	2, 211
Cuba	1, 993, 907	88, 667	1, 934, 106	95, 163
Puerto Rico	499, 872	23, 508	279, 890	16, 058
Argentina	35, 251	1, 675	1, 674	114
Brazil	1, 242, 260	74, 575	1, 495, 981	81, 821
Colombia	296, 088	14, 370	168, 763	9, 433
Other South America	1, 246, 953	66, 251	868, 794	50, 384
Oleo and oleomargarine (*Grasa y oleomargarina; Oleo e oleomargarina; . Oléo et oléomargarine*) (pounds)—				
Central America			400	46
Mexico	1, 334	132		
Columbia	15, 840	1, 195	8, 280	775
Other South America	24, 700	2, 807	38, 691	4, 165
Butter (*Mantequilla; Manteiga; Beurre*) (pounds)—				
Central America	18, 797	3, 323	21, 636	3, 484
Mexico	10, 100	2, 074	17, 732	2, 841
Santo Domingo	5, 585	724	5, 265	676
Cuba	3, 740	573	6, 130	991
Puerto Rico	120	15	4, 620	599
Brazil	26, 310	3, 535	21, 412	2, 412
Colombia	8, 094	1, 030	18, 490	2, 406
Other South America	75, 625	9, 821	55, 543	7, 078
Cheese (*Queso; Queijo; Fromage*) (pounds)—				
Central America	14, 300	1, 449	13, 276	1, 442
Mexico	12, 843	1, 435	9, 419	1, 047
Santo Domingo	1, 555	137	1, 930	212
Cuba	4, 671	823	15, 245	1, 709
Puerto Rico	3, 253	383		
Brazil				
Colombia	6, 946	877	7, 737	896
Other South America	10, 832	1, 245	16, 059	1, 864
Sugar, refined (*Azúcar refinado; Assucar refinado; Sucre raffiné*) (pounds)—				
Central America	192, 189	9, 254	82, 263	4, 733
Mexico	43, 394	2, 381	55, 679	2, 833
Santo Domingo	2, 379	105	1, 113	49
Colombia	154, 619	7, 555	65, 859	3, 395
Other South America	158	8		

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco, unmanufactured (*Tabaco no manufacturado; Tabaco não manufacturado; Tabac non manufacturé*) (pounds)—				
Central America	26, 280	$3, 434	19, 620	$3, 155
Mexico	63, 945	5, 987	87, 368	5, 115
Argentina			15, 365	495
Colombia	810	126	8, 525	1, 182
Other South America	86, 671	6, 335	96, 581	8, 133
Tobacco, manufactures of (*Manufacturas de tabaco; Manufacturas de tabaco; Tabac fabriqué*):				
Central America		6, 454		1, 310
Mexico		463		398
Cuba		418		14, 058
Argentina		2, 340		360
Brazil		60		
Colombia				286
Other South America		4, 319		11, 908
Wood, unmanufactured (*Madera, no manufacturada; Madeira, não manufacturada; Bois brut*):				
Central America		18, 168		13, 783
Mexico		43, 549		13, 587
Cuba		1, 449		755
Argentina		12, 146		343
Brazil				2, 060
Colombia		1, 477		468
Other South America				6, 806
Lumber, (*Maderas; Madeiras; Bois de construction*):				
Central America	1, 313	12, 301	850	8, 636
Mexico	2, 021	25, 895	10, 063	163, 966
Santo Domingo	94	1, 430	150	2, 323
Cuba	1, 175	10, 027	2, 620	36, 414
Puerto Rico	756	11, 326	668	8, 034
Argentina	12, 869	173, 101	2, 435	32, 008
Brazil	8, 108	94, 357	3, 069	38, 946
Colombia	230	2, 987	536	6, 517
Other South America	4, 074	56, 404	3, 791	36, 748
Furniture (*Muebles; Mobilia; Meubles*):				
Central America		9, 393		8, 860
Mexico		13, 936		10, 785
Santo Domingo		948		375
Cuba		1, 480		4, 032
Puerto Rico		3, 205		967
Argentina		15, 749		17, 553
Brazil		4, 045		2, 973
Colombia		3, 511		2, 698
Other South America		7, 224		2, 934
Wool, raw (*Lana cruda; Lã crúa; Laines brutes*):				
Mexico	465, 936	41, 014		

URUGUAY.

PRESIDENT CUESTAS.

Señor Don Juan Lindolfo Cuestas, who has succeeded to the Presidency of Uruguay, on account of the untimely death of President Idiarte Borda, was born in the city of Paysandu in July, 1835, of Argentine parentage. Señor Cuestas has been in public life for many years, and has held many offices of great dignity and responsibility in the service of his country. His elevation to the Presidency has received the unanimous indorsement and approval of the press and leading men of Uruguay.

NEW MINISTRY.

The ministry of Uruguay, as at present constituted, is as follows:
Minister of Government, Don Eduardo MacEachen.
Minister of Finance, Dr. Juan Campistegui.
Minister of Fomento, Don Jacobo Varela.
Minister of War and Marine, Lieut. Gen. L. E. Perez.
Minister of Foreign Affairs, Dr. Mariano Ferreira.

TRADE WITH UNITED STATES.

Consul General Murguiondo furnishes the Bureau with the following statistics of the trade of Uruguay with the United States during the first six months of the calendar year 1897, compared with the same period in 1896:

Year.	Exports.	Imports.
1896	$725, 854. 71	$1, 034, 787
1897	529, 018. 24	3, 611, 263

These figures show a decrease in exports in 1897 of $196,-836.47, while the imports for 1897 show an increase of $2,576,476.

The value of the exports from New York shows a decrease of $266,189; from southern and extreme eastern points they held their own.

The imports were divided as follows:

New York	$3, 428, 219
Philadelphia	20, 707
Boston	150, 923
Baltimore	11, 414

Official data show the total imports and exports of Uruguay for the first half year of 1897 to have been as below:

IMPORTS.

First quarter	$5,066,958.98
Second quarter	4,204,246.30
Total	9,271,205.28

EXPORTS.

First quarter	$9,038,232.94
Second quarter	8,489,711.19
Total	17,527,944.13

MEAT PRODUCTS.

Consul Edgar Schramm transmits to the Department of State, from Montevideo, under date of August 27, 1897, an interesting statement of the production and export of meat products in the Republic of Uruguay.

From this report it is learned that the principal meat product, jerked beef, or tasajo, as it is locally called, is exported entirely to Brazil, Cuba, and some of the West Indies. For the production of this article, which constitutes the chief staple of food, so far as meat is concerned, in Brazil, there were slaughtered in Uruguay during the past year 869,500 head of cattle, of which 402,600 were slaughtered in Montevideo.

Next in importance in the cattle product exported is the Liebig Extract, for which the yearly slaughtering amounts to over 200,000 head. A large stock company with a capital of £500,000 carries on this manufacture, with headquarters at Fray Bentos. So profitable is this business that the balance sheet of the company for the year 1896–97 shows the handsome sum of £113,280 13 s. 4 d. There has been started in opposition to this enterprise a native meat product which claims to preserve in the process of extraction a larger proportion of the nutritive qualities of the meat; it has had great success in the markets of Italy, Spain, England, United States, Argentina, and other countries. It is claimed that nowhere else in the world can these beef extracts be manufactured so cheaply and satisfactorily as in Uruguay, where the cheapness and abundance of the raw material facilitates all efforts in this industry.

Fourth and last in the list of meat products Consul SCHRAMM places preserved meats shipped to foreign countries, consisting principally of canned tongues of the cattle slaughtered; also mutton and some other kinds of canned meat prepared according to the "Apper" process, which yields a product something like our corned beef. Of such products the amount shipped during the year amounted to 1,135,508 kilos. Hog products are not exported at all, as hardly enough is raised for home consumption.

VENEZUELA.

CHEMICAL TESTS TO WHICH LARD AND BUTTER MUST BE SUBJECTED.

On account of impurities and deleterious substances found, upon investigation, to be contained in lard and butter imported into Venezuela, the Government has found it necessary to submit all such importations arriving at the custom-houses of that country to a chemical analysis to establish their purity.

The following statement from the Director of the National Laboratory shows the chemical properties which American pork lard, and butter must possess to be considered pure, according to the Venezuelan tariff law:

1. Absorption of iodine (index of Hübl) referred to the total acid greases: From 52 to 69 per cent; or rather referred to the neutral matter, for which it will suffice to multiply the former numbers by 0.955.
2. Index of saponification (Köttstorfer) in milligrams of potash (K.O.H): From 190.7 to 205.7; or the equivalent, from 294.14 to 272.64.
3. Index of Reichert-Meissl-Wolny (R. M. W.): From 0.4 to 0.6.
4. Point of turbidity: From 24°.1 to 28°.7.
5. Reaction of Becchi-Millian and reaction of Welmans: Negatives.
6. Sulphuric saponification (Index of Maumená):
   Absolute: From 25°.01 to 33°.02.
   Relative: From 69°.8 to 93°.
7. Saturation of 1 gram of acid greases in cubic centimeters of normal soda (Na.O.H): From 3.58 to 3.68.
8. Point of fusion of the acid greases: From 37°.5 to 45°.8.
9. Point of solidification of above: From 34° to 42°.7.
10. Point of fusion of neutral matter: From 28° to 35°.6.

11. Point of solidification of above: From 24° to 32°.6.
12. Nitrous vapors (Carlletet): solid mass.
13. Density to +75° taken with Mohr balance: From 0.913 to 0.916.

For butter the reactions are:

1. Index of Köttstorfer: In milligrams of potash (K.O.H.): 220 to 243.9 or the equivalent: 255 to 230.
2. Index of R. M. W.: 26 to 32.
3. Index of Hübl: 26 to 35.5.
4. Index of Hehuer: 85 to 89.
5. Point of solidification of acid greases: 38° to 40°.

By a recent enactment of the Venezuelan Congress all lard mixtures and oleomargarine which were formerly in class 3 with pure lard have been placed in class 4 of the tariff; pure lard is retained in class 3. The duty applicable to class 3, according to the tariff, is 23 centimos per kilogram, while that of class 4 is 75 centimos.

COMMERCE OF THE CONSULAR DISTRICT OF CARACAS FOR THE YEAR 1896.

[Extracts from an official report.]

MACHINERY.

There are few manufactories in the country, and the demand for machinery is confined to such as is required for mining plants or railway supplies. Other articles, such as agricultural implements, are obtained cheaper and quicker from the United States.

MINING.

One gold-mining plant has been lately established under the management of English engineers. The capital is being subscribed in London and Paris. The company is styled the "Guarico Gold-mining Company, Limited," after the district in which the mine is situated.

RAILWAYS.

The Government has canceled its obligations with the different companies for the seven per cent guaranty on the invested capital, by bonds of the new debt of 50,000,000 bolivars, which bear interest at five per cent per annum. It has, moreover, bought the stock of the "Guanta Company, Limited," wharves, stores, railway, and the coal mines of Naricual, for the sum of 1,500,000 francs in bonds of the said debt.

IMPORTS.

The value of the imports received at the port of Puerto Cabello was as follows:

From—	Value.		
	£	s.	d.
England	190, 583	15	0
Germany	137, 470	3	0
United States of America	132, 360	17	0
France	90, 190	1	0
Spain	37, 608	3	0
Holland	17, 702	3	0
Belgium	15, 758	0	0
Italy	9, 726	8	0
Colombia	4, 063	4	0
Total	635, 462	14	0
Against in 1895	736, 869	2	7

EXPORTS.

Exports from Puerto Cabello were:

Articles.	Quantity.	
	1896.	1895.
	Kilos.	*Kilos.*
Coffee	15, 357, 400	14, 225, 307
Cacao	376, 444	308, 287
Hides	483, 275	813, 442
Skins	47, 182	85, 839
Quina	7, 192	14, 008

MARACAIBO.

In general, the past year (1896) was not so prosperous as 1895, owing to the steady increase of competition and the lower prices of coffee; there is a kind of overtrading and too large stocks of merchandise. On the other hand, much progress and facilities in transportation have been made.

RAILROADS.

The La Ceiba Railroad has been continued to Motatan, thus opening up the rich coffee districts of Trujillo, Bocono, and Merida. The mules formerly employed to bring down the coffee from the highlands to Sabana de Mendoza now have to look out for freight from more remote parts, as the railway saves a great part of the distance.

The Tachira Railroad is in operation from Encontrados to La Fria. This railway will not be of importance until Uraca is reached, at the foot of the mountains; then it will offer prompt connection with the Tachira district and the State of Santander (Republic of Colombia), preventing the delays on the

route on the river Zulia during the dry season, and will thus regulate considerable business transactions with those most important ports, tributaries to Maracaibo. The track up to Uraca will be finished soon, as the work is so far done that only the rails are to be laid, and these are expected to arrive shortly.

MARACAIBO CITY.

Maracaibo City is spreading more and more. Villages along the lake are incorporated and provided with telephone, electric light, and tramways. A large solid quay has been finished, the same as the wharf, for such ocean steamers as can reach Maracaibo drawing 11½ feet. The former expensive and dangerous loading and unloading of products and merchandise is thus avoided, as all is unloaded on the new wharf, whence it will go directly to the new custom-house, which will be a spacious and comfortable building. It is now in construction by a company called the "Muelles de Maracaibo" under contract with the Government. After a certain period, about twenty years from now, the wharf and buildings will become the property of the Venezuelan Government.

Only one English flag was shown in 1896 in this port and very few European vessels came here, as most of the shipping is done by the American Red D Line of steamships with a movement of sixty-five steamer arrivals and sailings. Sailing vessels have arrived, as may be seen from the navigation report. They generally take wood and dividivi for home freight, mostly dispatched to channel for orders.

The inner bar "Tablazo" has a little more depth of water, a new channel having been discovered, but still it would not be safe for vessels to load over 11½ feet English.

The lake navigation becomes every year of greater importance. Small steamers connect the railways at La Ceiba to Matatan, and at Encontrados to La Fria or Puerto Villamizar, the latter a Colombian harbor on the river Zulia.

EXPORT OF COFFEE.

The export of coffee shows a steady increase, as more and more coffee trees are planted in the interior.

Year.	Quantity.	Value (about).
	Tons.	
1896	28, 212	£1, 748, 800
1895	22, 951	1, 660, 000

NEW RAILROAD LAW.

By the terms of the new railroad law of Venezuela the President is authorized to make contracts for the construction and operation of railroads in the Republic. He may grant concessions for ninety-nine years, at the expiration of which time the railways,

with all their rolling stock, offices, and every other appurtenance, revert to the Government.

Article 2 authorizes the Government to grant exclusive right for the operation and construction of railroads for forty years.

The law reserves to the Government the right to buy, at its option, the railroad lines and their equipment after they have been in actual service for a period of twenty-five years, reckoned from the date of their official inauguration. In case the Government desires to take this action, the management of the company will be served with six months' notice of its intention to purchase the road either by appraisement, paying an allowance of 20 per cent above the commercial value of the property, or by paying for the property the value represented by its stock, with an addition of 10 per cent, the amount to be paid at the time of transfer.

According to Article 4, the railroads shall be divided into provisory and permanent roads. The provisory roads shall have a width between the rails of 75 centimeters and a minimum curve of 30 meters. The permanent lines shall have a width between rails of 1.07 meters (3 feet, 6 inches) and a minimum radius of curve of 60 meters. The grade of either line shall not exceed three per cent unless a special system of construction is employed.

By Article 5, in order to encourage the construction of railroads in cases where the public service seems to demand them, the Government is authorized to contribute, by paying a stipulated sum as each section of 20 kilometers is declared ready for traffic. This subsidy is limited to 10,000 bolivars per kilometer of road constructed on level ground; 20,000 bolivars on swampy or broken ground, and 30,000 bolivars on mountainous ground.

By Article 6 the contractor or constructing company which undertakes the work is required to make a deposit of from 50,000 to 100,000 bolivars in gold, or its equivalent in Venezuelan public funds, said deposit to be returned to the contracting parties after the completion of the first section of 20 kilometers of the line. The law requires that the work shall be begun within a stipulated time, after the approval of the contract, and this time can not exceed twelve months. The precise time for the termination of the work and the opening of the railroad to the public service must also be duly stipulated.

The party applying for the concession must present to the Government the survey and general profiles of the line three months before commencing work, so as to be submitted for approval to the National Congress. This period shall be extended only in cases wherein unavoidable delay has occurred.

The rates of freight and passenger fares must be subject to the approval of the National Government, liable to be lowered whenever the proceeds of the railroad shall exceed 12 per cent on the value of the capital stock. All cases of contention on the part of the company shall be submitted to referees.

Article 11 establishes the right of condemnation of all ground needed for railroad stations, offices, and stores on both sides of the track, the company paying for the same. All material, machinery, and implements necessary for the construction and operation of the road and buildings will be admitted free of duty upon the fulfillment of the usual formalities. All new lines of railway shall conform in gauge to those with which they connect. The narrowest gauge that shall be admitted shall be one meter in width between the rails.

The general offices of the company must be either in the capital of the Republic or in the city at one of the termini of the line, but it must always have an authorized representative at the national capital. This shall not interfere to prevent them from having also a foreign headquarters. No transfer of the property shall be made without the approval of the Government.

TRADE MISCELLANY.

ARGENTINE REPUBLIC.

Province of Buenos Ayres.

The wheat area of the Province of Buenos Ayres is equal to half that of the United Kingdom of Great Britain. The development of this industry in what is known as the "Queen Province of Argentina" has been something remarkable. In 1881 the wheat area was 200,000 acres; in 1895 it had increased to 900,000 acres, since which time the extension of this cultivation has gone on with unhalting progress. In addition to wheat, an immense quantity of maize is raised, nearly 2,000,000 acres being covered by this product. The cattle and sheep industries are likewise of great magnitude—in 1895 there were 7,205,000 cattle, with 50,000,000 sheep and 1,080,000 horses.

BOLIVIA.

New Railway Projects.

The Bolivian Government some months ago put a corps of engineers into the field for the purpose of determining the feasibility of building a railway from Challapata to the rich mineral district of Colquechaca. As a result of the survey, the line was found to be 200 kilometers in length, and the cost of construction estimated at about $3,000,000. It is stated that the Government is taking active steps looking to the early building of this important line. A representative of the house of W. R. Grace & Co., of New York, is at present in Bolivia with the object of completing negotiations for the construction of the short railway between Desaguardo and LaPaz.

BRAZIL.

The proposed Madeira and Mamore Railway.

Reference has been made on more than one occasion in the Bulletin to schemes for building a railroad around the rapids of the Madeira River and the great importance of these undertakings. It is now learned that Mr. Adolfo Ballivian has practically completed arrangements with some English capitalists for carrying out this work. As is well known, the Madeira River is one of the most important tributaries of the Amazon, its head waters reaching into the rich, virgin rubber forests of Bolivia, which of late are attracting much attention.

Shipping dues at Santos.

In a report to the Department of State, Mr. Frank D. Hill, consul at Santos, Brazil, says the American barque *Virginia* was compelled to pay $300 for dock dues at that port recently when she applied for clearance papers. This trouble, and unnecessary expense grew out of the fact that her charter papers contained only the clause exempting the vessel from "wharfage dues." Consul Hill advises shipmasters bound for Santos to hereafter have inserted in their charter papers the clause "free of wharfage and dock dues."

American Type in South America.

It is conceded by practical printers in Brazil that the quality of American type is superior to that manufactured elsewhere, and would be more generally employed were it not for one defect, which might be easily remedied. The American type does not correspond in pointage with that of other countries, showing an increase of about a half a point in length and a trifling increase in the height of each letter. This renders it impracticable for use with the type of other languages, which are all alike in this respect. Vice-Consul Berg, who transmits this information to the Department of State, also suggests that type founders in the United States be prepared to furnish type for all languages, including accented letters and the various alphabetic peculiarities of each.

Importation of Flour.

Since the abrogation of the reciprocity treaty between the United States and Brazil there has been a steady decrease in the imports of American flour, and prominent importers of flour have expressed the opinion that it will be only a question of a very few years before it will be entirely supplanted by the Argentine product. The renewal of

the 10 per cent duty from January 1, 1895, on flour from the United States has given a great impetus to the Argentine trade, as well as to local mills, which draw their supplies of wheat from Argentina and Uruguay. One of the largest and most modern mills is located in Rio, with a full working capacity of 60,000 tons of flour per annum. There is another mill with a capacity of about two-thirds this quantity.

CHILE.

Improvement of the Port of Valparaiso.

The Chilean congress has under consideration a measure for the improvement of the port of Valparaiso. It is proposed to appropriate $13,000,000 for the purpose, for which amount bonds will be issued bearing 5 per cent interest. The plan contemplates extensive breakwaters and docks, and deepening of the harbor.

Iron and Steel Industry.

With a view to the further development of the manufacturing industries of the country, the Government proposes to set aside $500,000 to foster iron and steel enterprises. As a bonus to an American syndicate for establishing an iron foundry, $120,000 of the above amount will be appropriated; the balance will be similarly distributed as favorable opportunities may offer. Official investigation has demonstrated the fact that iron ore of a high grade exists in abundance in Chile.

The Transandine Railway.

The committee appointed by the Chilean senate to make an exhaustive study of the proposition of English capitalists for completing the Chilean section of the Transandine Railway from Tinguiririca to Villa Hermosa, on the Argentine side of the Andes, has made its report. The capital of the syndicate is shown to be £1,600,000, which is double the amount estimated as being required. The government is asked for a guarantee of 4 per cent on £500,000, to be allowed only after the railway has been completed and in operation between the points named. When the work, comprehending a length of 80 kilometers, is completed, the last link in the transcontinental line connecting Valparaiso, on the Pacific coast, and Buenos Ayres, on the Atlantic, will have been made. It is the intention to make the gauge conform to that of the railway systems of Chile and Argentina, by this means obviating the transfer of passengers or cargo between the terminal points. It is proposed to accomplish the distance from ocean to ocean (about 1,000 kilometers) in twenty-nine hours, by express trains. In anticipation of favorable action by the government, which seems assured, the concessionaires are arranging to locate along the line to the mouth of the tunnel 2,000 workmen, with necessary workshops and dwellings.

United States Money in Chile.

It has been reported to the Department of State by Vice-Consul GREENE, at Antofogasta, that Americans, and travelers generally, would better serve their commercial interests by bringing British sovereigns to the coast rather than American gold. For the former there is always a fair rate of exchange, while American gold coin is little known except in large commercial centers like Valparaiso, and in interior towns its sale is exceedingly difficult.

Electric Plant in Valparaiso.

At the session of the Chilian congress, just adjourned, a law was passed empowering the municipality of Valparaiso to grant, for a term not exceeding thirty years, the use of the streets, roads, and squares of that city for the installation of electric lighting and a system of tramways, having electricity as the motive power.

COLOMBIA.

Suspension of Export Duty on Coffee.

By an official decree of President CARO, the export duty on coffee from Colombian ports was suspended from August 1, 1897. This tax, which consisted of $1.60 for every 50 kilograms (110.23 pounds), has been in force for over two years, and was imposed on all coffee exported from Colombia or used for home comsumption.

New Steamship Line.

From Cartagena, Consul SMYTH reports the arrival of the first steamship representing a new line between that port and Mobile, Ala. These steamers, which will run fortnightly, will carry cargoes of pitch pine and other freight from Mobile, returning with bananas from Cartagena and Bocas del Toro. This line of steamers, which is run under the auspices of the Snyder Banana Company, will, if successful and permanent, furnish excellent mail facilities between Cartagena and the United States.

COSTA RICA.

Duty on Building Materials.

For the past two years all lumber intended to be used for building purposes in Limon and Puntarenas has, by a legislative decree, been admitted free of import duties. The specified time covered by the decree having expired on the 29th of July last, the Government, recognizing the great benefit accruing to the Republic from cheap building material, has enacted supplementary legislation by which the duty on these articles, while not abolished altogether, is reduced to a much lower rate than formerly. The provisions of this last decree fix the import tax on boards, beams, and joists at 5 pesos per 1,000 feet square of surface, by 1 inch of thickness. Woods for cabinet work and doors and window sashes, with or without hinges and locks, are taxed 10 pesos for every 1,000 square feet of surface of 1 inch thickness.

MEXICO.

New Steamship Line.

A United States shipping company has recently inaugurated a new line of steamers between San Francisco (California) and ports on the Pacific coast of Mexico. The itinerary of this line will be from San Francisco to Ensenada de Todos Santos, San Quintin, San José del Cabo, Mazatlan, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel, Salina Cruz, Tonala, and San Benito, and return. There is every hope that the agriculturists of the States of Sonora, Sinaloa, Colima, Oaxaca, and Chiapas will find this new outlet for their products available for the development of the maritime trade on the Pacific Coast.

NICARAGUA.

Increased Tax on Gold Exports.

The "Diario Oficial" of August 5, 1897, publishes a decree by which the tax on gold exported from the Republic of Nicaragua is increased to $1 gold per ounce on nuggets and $2 gold per ounce on gold dust. Heretofore the duty has been 80 centavos (35.44 cents, United States currency) per ounce. In consequence of this impost the syndicates controlling the gold-mining industries of eastern Nicaragua have decided to present a petition to the Government setting forth the fact that their operations were begun and their heavy and valuable machinery imported under such different circumstances that the present increase will almost, if not entirely, paralyze their enterprises; and asking, if possible, for its speedy reduction. Consul O'Hara reports that for the year ending June 30, 1896, the shipments amounted to $137,929.14, United States currency; for the fiscal year 1897 they were $169,565.55—an increase of $31,636.14.

Merchants Adopt Gold Standard.

The merchants of Bluefields, according to advices from Mr. M. J. Clancy, have decided to require gold in payment for their merchandise on all credit accounts. Prices will be given in silver, but only gold or its equivalent will be received in the markets when time is asked for settlement.

SANTO DOMINGO.

Extended Credit for Merchants.

Consul Grimke writes from Santo Domingo that a step in the right direction has been taken by American dealers in extending the time of credit to Dominican mercantile houses to two or four months, instead of, as formerly, limiting it to three months. This is still less than is allowed by European merchants, whose extension of credit to six or nine months is regarded by trade experts as the basis of their success in the South American and West Indian markets.

New tax on Customs Receipts.

On August 9 last, a new surtax of 3 per cent on the total customs receipts of the Republic was enacted, to be collected on the entire imports and exports of the country.

UNITED STATES.

New Market for Iron.

Advices received show a great tendency in the direction of the use of iron in the construction of houses in the countries of Central America. Five years ago the use of this material was unknown. Now, in the city of Guatemala alone more than one hundred houses are constructed with iron girders, and in the city of San Salvador this metal has been adopted as being the safest material that can be used to resist shocks of earthquake. Corrugated iron is also being extensively used for roofing purposes. In rebuilding the city of Guayaquil, Ecuador, which was almost entirely destroyed by fire something more than a year ago, the former wooden structures

are replaced almost wholly to houses built in part of iron. American manufacturers may find it to their interest to look into this market for the sale of the product of their factories.

VENEZUELA.

Guarico Gold Region.

According to the *Venezuelan Herald*, the advices from the Guarico district are daily more encouraging. There are at present eight companies of foreigners prospecting; already thirty-four claims have been taken up and plans for many more denouncements have been made to the authorities. One company, it is stated, has ordered from England twelve mills to be worked by hydraulic power. The vein in this mine is 10 feet in width, containing quartz so rich in gold that the precious metal is plainly visible in it.

The Orinoco Company.

The Orinoco Company is making preparations to begin immediate operations for developing the iron deposits discovered on their concession. Within the last two weeks there has been definitely located within 2 miles of Santa Catalina one vein of ore, varying in width from 100 to 200 feet, and 5 miles long. Other and larger deposits have been discovered within 5 miles of the above-named city. The supply is pronounced inexhaustible and the quality is said to be superior to the Spanish and African ores. Other enterprises which this rich region offers are soon to be undertaken by the great company into whose hands this portion of Venezuela has, by concession, passed.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

VOL. V. NOVIEMBRE, 1897. No. 5.

RELACIONES COMERCIALES EN AMÉRICA.*

LA COSTA SETENTRIONAL DE LA AMÉRICA DEL SUR.

En el BOLETÍN del mes de octubre se trató de las relaciones comerciales de los Estados Unidos con Méjico, la América Central y las Antillas. Tanto en el orden geográfico como en lo que toca á la estrechez de comunicaciones mercantiles, la costa setentrional de la América del Sur viene en seguida, y ésta comprende á las repúblicas de Colombia y Venezuela y á las colonias de Curazao, Trinidad y las tres Guayanas.

Una ojeada al mapa del Hemisferio Occidental revela desde luego el hecho de que las ventajas geográficas de que gozan los Estados Unidos en la competencia con otras naciones en el tráfico, por el Caribe, con Méjico, la América Central y las Antillas, puede aplicarse á toda la costa de la América del Sur sobre el citado mar. Una línea tirada desde Nueva York con dirección al mediodía, á través del Paso de los Vientos, entre Cuba y Haití, tocaría en un punto cercano al puerto de Cartagena, en la costa del norte de Colombia. Otra línea que corriera de Nueva York hacia el sudeste, á través del Paso de Mona, entre Haití y Puerto Rico, iría á parar en La Guayra, el puerto de Carácas, capital de Venezuela. Una tercera línea con dirección

*El primero de esta serie de artículos fué publicado en el BOLETÍN MENSUAL correspondiente al mes de julio de 1897.

al este, marca la ruta de Nueva York á las Islas del Barlovento, incluyendo á la Barbada, y de allí á Demerara (Georgetown), en la Guayana inglesa.

Tomando como punto de partida á la Barbada, la distancia á Nueva York, 1,829 millas marinas, es como la mitad de la distancia á Liverpool, en Inglaterra, que es de 3,705 millas. A medida que se avanza hacia el oeste, la diferencia á favor de los puertos de los Estados Unidos aumenta, de suerte que, hablando en general, puede decirse que la distancia que separa á los centros comerciales del litoral del Atlántico de los puertos de la América del Sur en el mar Caribe, es la mitad ó una tercera parte menor que la que separa á sus rivales de Europa.

La disparidad es, naturalmente, mucho mayor en favor de las principales ciudades de los Estados Unidos sobre el Golfo. Mobile, Nueva Orleans y Galveston son puntos ventajosos para el tráfico con la América del Sur por el Caribe, y solamente aguardan el impulso de esfuerzos activos para obtener una posición dominante como puertos de salida para las manufacturas y materias primas de una gran parte del territorio de los Estados Unidos, que irán á buscar mercados en la América del Sur, en Méjico, en la América Central y las Antillas. También servirán las citadas poblaciones como centros de distribución para lo que de aquella vasta región se importa á los Estados Unidos.

Una ruta de comunicación entre el gran valle del Misisipí y la costa setentrional de la América del Sur, correría en línea recta del noroeste al sudeste, pasando por la extremidad occidental de Cuba. Es un hecho interesante y de importancia práctica que cada una de las muchas rutas de navegación á vapor de los Estados Unidos á los puertos de la América del Sur en el Caribe, ofrece á medio camino algún paraje para tomar carbón y para hacer reparaciones, al mismo tiempo que tráfico lucrativo en una ó más de las Antillas Mayores ó Menores.

Al considerar las condiciones del tráfico en esta parte de la América del Sur, Colombia se presenta en primer lugar, debido á que su posición la pone en inmediato contacto con el continente norteamericano. Uno de sus departamentos, el de Panamá, es, geográficamente hablando, parte de la América Central, y por muchos años ha sido la única vía comercial entre el mar Caribe y el océano Pacífico. La república de Colombia tiene un inmenso

litoral sobre el Atlántico y sobre el Pacífico. Sus relaciones con los Estados Unidos han sido más ó menos estrechas durante largo tiempo. El espíritu de empresa y el capital americanos construyeron hace casi medio siglo el ferrocarril de Colón á Panamá. Si el Canal de Panamá llegara á terminarse, aunque la obra fué inciada por franceses y ellos mismos la continúan ahora, contribuiría poderosamente á ensanchar las relaciones comerciales con los Estados Unidos.

Se sabe que Colombia es un país rico en minerales y que puede producir en gran escala café, cacao, tabaco, fibras y otros productos agrícolas que se venden en los Estados Unidos á precios lucrativos. La participación que los Estados Unidos toman hoy en el comercio de Colombia no es la que les corresponde ni la que con facilidad podrían obtener. En estos últimos años, Francia ha ocupado el primer lugar en dicho comercio, debido sin duda á los enormes gastos que le ha ocasionado el Canal de Panamá; en segundo lugar viene Inglaterra y en tercero los Estados Unidos. Casi la mitad de lo que la Gran Bretaña exporta á Colombia se compone de géneros de algodón, y éstos se fabrican en los Estados Unidos con la mayor perfección. Haciendo esfuerzos adecuados, la mayor parte de ese comercio se podría traer á los Estados Unidos, que en cambio tomarían los productos colombianos que con facilidad hallan consumo aquí. Los datos recogidos durante el año pasado, sin embargo, muestran un aumento satisfactorio para los Estados Unidos, tanto en la exportación como en la importación. Lo que se exportó para Colombia en 1894 fué por valor de $2,784,634, y en 1896 ascendió á $3,382,588. En cuanto á las importaciones, aumentaron de $1,338,283 á $4,843,256. El aumento de estas últimas consistió principalmente en café, cueros y pieles, y fué debido á cambios en la tarifa de aduanas de los Estados Unidos, hecho significativo que demuestra la importancia de que se hagan concesiones recíprocas en el comercio latino-americano.

Los principales obstáculos que se presentan en la actualidad para que crezca el comercio de los Estados Unidos, parecen ser los altos precios de ciertos artículos comparados con los europeos, y lo más barato de los fletes á los puertos de Europa y viceversa, á pesar de que la distancia de algunos puntos es tres veces mayor. Tales impedimentos son únicamente temporales, y esto se pone de

manifiesto con el hecho de que las manufacturas americanas compiten con las de Europa en los mercados europeos. Esta misma competencia la encontrarán los comerciantes europeos en la América del Sur y bajo condiciones más favorables para los Estados Unidos. Esto no es más que una cuestión de tiempo. El problema de la transportación rápida y barata es de primordial importancia en este particular, y mientras los Estados Unidos no dispongan de una marina mercante en el Caribe, adecuada á las necesidades del comercio, no deben esperar que las actuales condiciones se modifiquen.

Venezuela es la república sudamericana que parece haber sido designada principalmente por los últimos acontecimientos políticos para entrar en las más estrechas relaciones con los Estados Unidos. El mantenimiento, en defensa de sus derechos, del principio fundamental de "América para los Americanos," contra las pretensiones de la primera potencia naval del mundo, ha producido naturalmente entre los venezolanos los más amistosos sentimientos hacia el pueblo de los Estados Unidos, y á nuestros capitalistas y comerciantes les toca ahora aprovechar la buena voluntad de aquella nación para cultivar relaciones comerciales y desarrollar empresas que redundarían en provecho de ambos países. Desde que se abolieron los derechos diferenciales impuestos por los Estados Unidos sobre el café y los cueros de Venezuela, el comercio ha tomado nuevo incremento, y si se llegara á un convenio equitativo en lo referente á tarifas aduaneras, para el cambio de productos, el tráfico de las dos repúblicas se asentaría sobre una base de permanente prosperidad.

La administración del Presidente Crespo ha dado á Venezuela un período de paz que ha producido los mejores resultados en el desarrollo nacional y que promete continuar produciéndolos. La resolución que ha adoptado la Asociación Nacional de Fabricantes de los Estados Unidos acerca del envío de un representante á Caracas para establecer allí una agencia, es el primer paso, espéremoslo así, en el movimiento que se ha iniciado con el fin de reportar ventajas prácticas de la situación excepcionalmente favorable que ahora existe. Los Estados Unidos han tomado en lo pasado la mayor parte de los productos más importantes de Venezuela, y ahora continúan haciendo lo mismo. Venezuela, á su vez, importaría casi todo lo que necesita de los Estados Unidos, si éstos

le ofrecieran en cuanto á precios, plazos, créditos, fletes, etc., las favorables condiciones que le ofrece Europa. Los Estados Unidos compran anualmente en Venezuela productos por valor de cerca de $10,000,000 y le venden mercancías por valor de $4,000,000. Estas cantidades podrían equipararse si los Estados Unidos se esforzaran de una manera activa y enérgica en fabricar artículos en cuya manufactura han sabido probar que pueden ir á la cabeza de las otras naciones. La Gran Bretaña envía á Venezuela grandes cantidades de géneros de algodón, de herramientas é instrumentos, que los Estados Unidos podrían suministrarle ahora.

En un informe recientemente publicado, el Cónsul inglés en Caracas reconoce que algunos artículos, tales como instrumentos de agricultura, "se obtienen más baratos y más pronto de los Estados Unidos." Se necesitan en aquella república la maquinaria y otros artículos para la explotación de minas, así como materiales de ferrocarril, todo lo cual los Estados Unidos pueden suplir mejor que otro país cualquiera. La Inglaterra, según se dice, conserva todavía la supremacía en tejidos de algodón, indianas y géneros en piezas, pero los trabajos que acaba de iniciar la Asociación Nacional de Fabricantes pueden dar por resultado que los Estados Unidos se apoderen del tráfico en los artículos mencionados. Es más bien con los alemanes que con los ingleses que los Estados Unidos tienen que luchar en Venezuela. Las principales casas comerciales son de alemanes, y la actividad y perseverancia con que éstos procuran asimilarse al pueblo venezolano, familiarizándose con sus costumbres y usos comerciales, los hacen factores importantes á quienes hay que tomar en consideración. Grandes capitales alemanes se han invertido en Venezuela, y los fabricantes y exportadores americanos tienen que poner en juego la misma liberalidad y energía, si aspiran á alcanzar las ventajas que les ofrece la marcada predilección que los venezolanos dan á los Estados Unidos.

Las ideas políticas y la comunidad de intereses ejercen notable influencia en el tráfico, pero deben ir acompañadas de esfuerzos activos. Casi todos los navíos empleados en el comercio de Venezuela llevan la bandera americana, á diferencia de lo que sucede tratándose de los otros países sudamericanos. La línea conocida

con el nombre de "Red D Line," que corre entre Maracaibo y Nueva York, hizo durante el año de 1896 sesenta y cinco viajes de ida y vuelta. En ese espacio de tiempo no se registra un solo vapor de otra nacionalidad, pero entre los buques de vela figuran un inglés, tres americanos, veintitrés holandeses y ciento cuarenta venezolanos, que salieron de Maracaibo. Esto es altamente satisfactorio para los Estados Unidos, y prueba lo que se podría hacer en todos los otros puntos del mar Caribe.

La isla de Trinidad, colonia británica, situada frente al delta del Orinoco, que es la gran vía fluvial de Venezuela, parecería ser una amenaza al desarrollo de las relaciones comerciales con los Estados Unidos, pero á semejanza de las otras dependencias europeas en el mar Caribe, reconoce á este país como su mercado natural y como la mejor fuente para proveerse de lo que necesita. Por el último informe colonial enviado de Trinidad al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña, y que lleva la fecha de 17 de junio de 1897, se ve que aquella isla importa de los Estados Unidos dos veces más que de Inglaterra, y exporta á nuestro país dos terceras partes más que á la madre patria. La importación de Trinidad asciende, en números redondos, á cosa de $12,000,000 y la exportación á cerca de $11,000,000.

Se verá, pues, que el comercio de esa isla es muy importante, y si se aumentan los medios de transportación y se cultivan las relaciones que ya existen, los Estados Unidos pueden abrigar la esperanza de absorber gradualmente la mayor parte de ese tráfico, en conexión con el de Venezuela. Trinidad importa en manufacturas más de $5,000,000 y casi igual cantidad en animales vivos y en comestibles. Sus principales artículos de exportación son azúcar, cacao y asfalto. Como las tres cuartas partes de este último vienen á los Estados Unidos, que también consume más de la mitad del azúcar y como la quinta parte del cacao.

Tanto Venezuela como las Guayanas ofrecen oportunidades halagadoras al espíritu de empresa y al capital americanos en la explotación de minas de oro, que se encuentran principalmente en el territorio en disputa entre Venezuela y la Guayana inglesa. Algunos de los primeros que se dedicaron á empresas mineras en esta región, fueron ciudadanos de los Estados Unidos. No es asunto cuestionable que los depósitos de oro que allí existen son muy

ricos, y ya se cree que lo mas probable es que éste haya sido el "El Dorado" que en vano buscaran Sir WALTER RALEIGH y otros aventureros hace más de dos siglos. Sea de esto lo que fuere, es un hecho reconocido que se encuentra oro en cantidades considerables en varias partes de las Guayanas, é indudablemente se presentarán oportunidades, no solo para empresas mineras, sino para la venta de maquinaria y otros materiales usados en la explotación de minas. Asimismo, la inmigración que será atraída por el oro acrecentará el consumo de manufacturas. Ya la Guayana inglesa importa de los Estados Unidos una tercera parte ó quizá el doble más que de la Gran Bretaña. En 1896 exportó casi tres cuartas partes más á los Estados Unidos que á Inglaterra. Los Estados Unidos tomaron del azúcar, que es el producto principal de dicha colonia, una cantidad más de dos veces mayor que la que tomó la Gran Bretaña.

La diferencia en la exportación se debe realmente á la producción de oro. Este metal fué enviado todo á Inglaterra, y su valor en 1896 ascendió á más de $2,000,000. Substrayendo el oro del total exportado, resulta que los Estados Unidos consumen más productos agrícolas de la Guayana inglesa que la madre patria. Sucede en esa colonia lo mismo que en otros países bañados por el mar Caribe, donde los Estados Unidos se puede decir que ocupan el segundo lugar, á causa únicamente de la falta de esfuerzos adecuados á las circunstancias. No es asunto de conjeturas el averiguar lo que sería posible obtener con facilidad en el desarrollo de las relaciones comerciales con toda aquella región, porque los hechos citados, así como los datos detallados sobre el tráfico, demuestran que el comercio de todos esos países, por sus naturales tendencias, gravita constantemente hacia los Estados Unidos, aun sin haberse hecho un esfuerzo combinado en ese sentido por parte de nuestros fabricantes y exportadores.

Los elementos llamados á producir buen éxito en lo futuro, si aprovechamos las condiciones geográficas, políticas y económicas que tienden á hacer más fuerte la comunidad de intereses entre los Estados Unidos y la región bañada por el Caribe, son, á mi juicio, los siguientes:

I. El arreglo de relaciones aduaneras por medio de convenios de reciprocidad que aseguren á cada país el consumo en el otro de

todos aquellos de sus productos que necesite y que no entren en competencia con las industrias nacionales.

II. El pronto desarrollo de medios de comunicación por medio del establecimiento de líneas de vapores rápidos, que hagan viajes con regularidad y que tengan capacidad suficiente para llevar gran cantidad de carga. Estos vapores deben pertenecer á una ú otra de las repúblicas americanas y ser manejados por ciudadanos de las mismas, llevando la bandera de una de ellas.

III. La adaptación de los usos comerciales y de las manufacturas de los Estados Unidos á las costumbres y gustos de las diferentes localidades. Lo que sería apropiado para Méjico, podría ser inútil en Venezuela, y efectos que se venderían con provecho en Haiti, quizá no encontrarían salida en Colombia y en las Guayanas. Algunas de las Antillas dependen casi por completo de los Estados Unidos en cuanto á ciertas substancias alimenticias. Por otra parte, la costa setentrional de la América del Sur ha menester de nuestra maquinaria perfeccionada, de nuestros materiales de ferrocarril, de nuestros instrumentos de agricultura, de nuestros géneros de algodón, etc.

Según mi modo de ver, la solución de los tres problemas indicados no dejaría lugar á duda relativamente al rápido desarrollo del comercio de los Estados Unidos, desde el río Grande y á lo largo de toda la costa de Méjico, de la América Central y de la parte setentrional de la América del Sur, hasta el límite oriental de la Guayana francesa, incluyendo á las Antillas. Ha llegado el momento oportuno para la extensión del comercio americano entre los pueblos de América, porque el cambio que se ha verificado en las condiciones políticas del Hemisferio Occidental, corresponde felizmente con el interés que se ha despertado en los Estados Unidos respecto del tráfico latino-americano. Asociaciones comerciales de importancia é influencia recomiendan urgentemente que se adopten medidas para hacer frente á la rivalidad europea que va en aumento. Por ejemplo, un informe reciente de una de las comisiones de la Asociación Nacional de Fabricantes de los Estados Unidos, dice: "Dentro de poco tiempo será inútil discutir la cuestión. La campaña debe comenzar ya, ó ese tráfico se alejará para siempre de la influencia de los Estados Unidos, y Europa satisfará las crecientes necesidades de los pueblos que quedan al

sur de los Estados Unidos." Por otra parte, si este país se dedica á ese tráfico con energía, puede tener confianza en el porvenir, en vista de las circunstancias que he tratado de exponer, y del éxito reciente que ha alcanzado en la competencia con las principales naciones industriales del mundo en su propio suelo.

Joseph P. Smith

REPÚBLICA ARGENTINA.

LEY DE MONOPOLIO DEL TABACO.

A continuación se trascriben los artículos del proyecto de ley sobre el monopolio del tabaco, presentado por el Diputado Señor DEMARIA y sometido al presente á discusión en el Congreso Nacional.

ARTÍCULO 1. Desde el 1°de enero de 1898, el comercio del tabaco y su manufactura, en toda la República, estará á cargo exclusivo del Gobierno.

ARTÍCULO 2. El ejecutivo indicará al Congreso, en el más breve plazo posible, la forma en que han de establecerse las oficinas destinadas á la venta, fabricación, exportación é importación del tabaco, así como:

(*a*) La fijación del número é importe de los bonos que el Gobierno habrá de emitir para la expropiación en el país de todo el tabaco con sus fábricas y accesorios.

(*b*) Todo lo relativo á los bonos, valor de cada uno, comisión, interés, forma de la emisión, amortización, etc.

(*c*) Procedimiento que ha de adoptarse para la fijación de los precios del tabaco é instalaciones que hayan de ser expropiados, en caso de que no pueda llegarse á un acuerdo con los interesados.

(*d*) Fijación de la cantidad que ha de abonarse por la diferencia entre los precios en compra y en venta del tabaco, segun clase y manufactura.

(*e*) Forma en que ha de llevarse á cabo el cultivo.

(*f*) Penas en que incurrirán los que infranjan las leyes relativas á la venta y cultivo del tabaco.

ARTÍCULO 3. Una vez que el Congreso haya votado esta ley, el Ejecutivo expedirá los decretos para su ejecución.

ARTÍCULO 4. La administración comercial superior relativa al tabaco estará á cargo del Ministerio de Hacienda, administrador general nombrado por el Ejecutivo, y de un cindadano nombrado por el Senado cada dos años, que recibirá un sueldo.

Artículo 5. Esta administración estará obligada á dar preferencia en los empleos á los que hayan servido en el ejército por mas de diez años y se hayan separado con el grado de sargento sin haber cometido ningún acto deshonroso.

Artículo 6. Los ingresos netos de la venta del tabaco serán dedicados exclusivamente al pago de la deuda exterior nacional, depués de hacerse los pagos para la amortización de los bonos cuya emisión autoriza esta ley.

PROYECTO DE MONOPOLIO DE ALCOHOL.

El Congreso de la Argentina está discutiendo un proyecto de ley de monopolio de la industria del alcohol en la República. Esta ley tiene por objeto el aumento de los ingresos, y sus puntos principales, según los ha expuesto su autor, son los siguientes:

1. El establecimiento de nuevos alambiques y la importación de nuevas maquinarias de destilación, así como el proceso de la misma destilación sin el consentimiento de las autoridades, serán ilegales tan pronto como se haya votado esta ley. Se nombrarán tres comisiones para tres divisiones de la República, que procederán á tasar, para los efectos de la expropiación, todos los alambiques del país. Trascurrido un plazo determinado, todos los alambiques que no estén funcionando bajo contrato con las autoridades nacionales serán cerrados y la cantidad de alcohol existente será declarada por sus poseedores.

2. Se autorizará al ejecutivo para emitir hasta $15,000,000 en bonos del seis por ciento interior de los cuales 10 por ciento serán redimibles anualmente. El servicio de estos bonos será pagado con los productos de monopolio del alcohol.

3. El ejecutivo fijará anualmente el precio que ha de pagarse á los alambiques que continúen trabajando, y el cálculo habrá de hacerse sobre el costo, sea maiz ó melaza el material.

La junta de monopolio nombrará empleados con el encargo de recibir todo el producto de estos alambiques que será rotulado y sellado por dichos empleados. Estos celebrarán contratos, cuando sea necesario para la rectificación del alcohol crudo. Los productores de vino podrán fabricar la cantidad de alcohol suficiente, ya sea de vino ó de los productos de la uva, para encabezar sus vinos hasta cierto grado (14°). Se necesitará permiso especial para la fabricación de alcohol en cantidad mayor que la que se necesite para el objeto ya expresado, y la extra producción será entregada al Estado.

4. El alcohol se venderá en los almacenes del Estado en cantidades no menores de 500 litros. Será de 95° y se venderá al precio de costo, más el impuesto de un peso. Los alcoholes que se importen pagarán, además de los derechos de importación, un peso por cada litro de 50°, $1.50 por litro de 50° á 75°, y $2 por litro de más de 75°. Los exportadores de alcohol recibirán una rebaja equivalente al importe pagado. El alcohol destinado á otro uso que no sea el consumo personal será inutilizado de suerte que no pueda usarse como bebida y se venderá al precio medio de costo.

5. La junta se compondrá de un director general y cinco vocales. Tendrá el número de empleados que sean necesarios y será una dependencia del Departamento de Hacienda.

6. Las infracciones de la ley se castigarán con confiscación y multas de cinco á treinta veces el importe del fraude. Si este importe no puede determinarse, la multa puede ser de $5,000 á $50,000. En caso de segunda infracción, esta será castigada con multa doble y prisión por un término entre seis meses y tres años. El denunciante tendrá derecho al cincuenta por ciento del importe de la multa.

LA INDUSTRIA DEL ALGODÓN.

Debido á la depresión en el cultivo de la caña, y en la fabricación de azúcar de caña en la provincia de Tucumán á causa del exceso de producción y de las tarifas de otros países, los habitantes de aquella provincia han creido necesario el cultivo de nuevas industrias. Se dice que el precio que pagaban los fabricantes por la caña de azúcar ha descendido de veinte y dos centavos á seis centavos por arroba.

Hace tiempo que se sabe que el clima y suelo de Tucumán se adaptan bien al cultivo de algodón, y repetidos experimentos han demostrado este hecho. Es en la producción de esta planta en donde los agricultores y fabricantes tratan de encontrar alivio á la situación actual.

Según el South American Journal, acaba de organizarse una compañía en Inglaterra bajo el nombre de "Argentine National Spinning and Manufacturing Company, Limited," cuyo capital será de $700,000. La Directiva se compone de hombres de negocios de la más alta representación, incluyendo entre otros nom-

bres los de Lord WESTBURY y Mr. R. C. RICHARDS; este último fué un prominente fabricante de tejidos de algodón en Manchester. La concesión del Gobierno bajo la cual se establece esta empresa manufacturera, da á la compañía el exclusivo derecho por diez años de establecer en la provincia una fábrica de hilar y tejer libre de toda clase de contribuciones provinciales y municipales. Créese que esto dará motivo á que se inaugure el cultivo del algodón en grande escala, en la Argentina, y que este llegará á constituir una de las grandes industrias agrícolas de aquella tierra privilegiada.

BRASIL.

EL AMAZONAS.

Se han pedido recientemente informes á la Oficina de las Repúblicas Americanas, respecto de los distritos gomeros del Brasil, Bolivia y Perú, así como sobre los medios más fáciles de llegar á aquellas regiones. Y como medio de información sobre la materia, se publican los siguientes datos relativos á los numerosos tributarios del gran río Amazonas.

Un informe de fecha reciente, dirigido á la Cámara de Comercio de Burdeos por M. WIÉNER, que acaba de regresar del Brasil á donde lo llevó una comisión por parte de Francia, contiene algunos detalles importantes relativos al desarrollo de las empresas comerciales del Brasil y al progreso de la navegación, especialmente por las vastas aguas del Amazonas.

M. WIÉNER pasó un año en el Brasil, viajando por los principales estados, y visitó no menos de veinte y siete mercados cuyos principales centros son Para, Manaos é Iquitos, al norte, y Santos, Bahía y Rio, al sur. Su valuación del actual comercio del Brasil asciende á 2,500 millones de francos de los cuales 1,300 millones corresponden al comercio de exportación. La exportación consiste principalmente en café, goma elástica y cacao.

Según el mensaje del Presidente MORAES, la exportación de café durante el año fiscal 1896–97, ascendió á 6,809,177 sacos. También está aumentando la exportación de goma elástica. Relativo á este punto, "Le Moniteur Officiel de Commerce," en el número correspondiente al 27 de mayo último, publica un

interesante informe del cónsul de Francia en Bolivia en el cual se declara que la exportación de Pará, en el Amazonas, aumentó de 1,580,040 arrobas, en 1891, á 21,072,513 kilógramos, en 1896.

El Señor Don Cárlos de Cisneros suministra otros informes relativos á la navegación del Amazonas, los cuales se publicaron en el boletín de la Sociedad de Geografía Comercial de Burdeos. El Señor Cisneros declara como resultado de sus investigaciones que ninguna parte del mundo posee un sistema fluvial comparable al del Brasil. Aunque este sistema reune ventajas excepcionales, es suceptible todavía de grandes adelantos, que probablemente adquirirá en el siglo próximo, pues dependen del aumento de población y desarrollo de los recursos necesarios.

La navegación del Amazonas progresa constantemente y habrá de desenvolverse más y más á virtud del aumento de población, colonización y adelanto de las regiones que este gran río atraviesa. El Amazonas cuenta con 1,100 tributarios, pero no es cosa de intentar por ahora el aprovechamiento de esta red de ríos, lo cual sería imposible. Importa ante todo que esta región del Amazonas se pueble, que el hombre venga aquí y se aclimate y permanezca en el país. Muy pocos han intentado hasta ahora esta aclimatación con excepción de los italianos, portugueses, y españoles. Los otros europeos, franceses, ingleses, y alemanes, se han limitado exclusivamente á las ciudades.

Desde el punto de vista de la navegación comercial, el Señor Cisneros divide el curso del Amazonas en dos regiones, cuyo punto de división es la ciudad de Nauta, en la confluencia del Marañón y el Ucayali. El Marañón es el principal tributario del Amazonas; nace en el Lago Laricocha, en el alto Perú y corre al principio de sur á norte en profunda corriente, cortando en dos las cordilleras centrales del Perú. Puede compararse al río Indus que se abre paso á 800 piés bajo la cumbre del Pamir. En Jean de Bracamosos, el Marañón cambia rápidamente la dirección de su curso; corre de oeste á este en lugar de norte á sur, y deja de ser un torrente de las elevadas montañas para convertirse en un río de los llanos. Desde San Antonio, antes de la confluencia con el Huallaga, se llama "Solimões," y en Manãos, después de su unión con el río Negro, recibe el nombre de Amazonas.

En la primera parte del curso del Amazonas que comprende los ríos Marañón y Huallaga, existe una cierta navegación, principalmente por el Huallaga, pero esta navegación es temporal. Los vapores de Para y Manaos descargan y cargan mercancías, á términos inciertos, seis ú ocho veces al año. El Huallaga es navegable en todas épocas por vapores de tres pies de calado desde su confluencia con el Marañón en San Lorenzo, hasta Achinamisa, 127 millas de su desembocadura. El promedio de rapidez de la corriente en esta extensión es de unas tres millas. De Setiembre á mayo, la navegación se hace posible para buques de siete pies de calado. Desde la isla de Yurinamaguas hasta Achinamisa, el curso del Huallaga es paralelo al del Marañón y se dirije como este hacia el corazón del Perú.

El Uyacali es el segundo de los afluentes del Marañón en dirección de sur á norte, y de igual suerte que el Huallaga es exclusivamente peruano. Deja el Cerro del Pasco á corta distancia del Huallaga con el nombre de Apis-Paro y corre de sur á norte paralelo al Huallaga y el Marañón. Por medio de sus tributarios el Apurdurac, el Umbambo y el Pancartambo, recibe las aguas de los alrededores del Cuzco. No es de corriente tan impetuosa como el Huallaga; su curso por la Cordillera Royal es más corto que el de aquel, sus rápidos son menores en número y su ancho mayor, y ofrece, por consiguiente, medios más poderosos á la navegación. Desde su boca hasta su confluencia con el Pachitea, uno de sus tributarios, es navegable por vapores de 7 pies de calado; la rapidez media de la corriente es de $2\frac{5}{10}$ millas.

Desde Pachitea hasta la confluencia del Umbambo y el Tambo, el calado no es mayor de 3 pies.

El Señor Cisneros ha recogido los siguientes detalles relativos á los tributarios del Ucayali: 1°, el Pachitea es navegable en todos épocas por vapores de seis pies de calado, desde su desembocadura hasta una distancia de 191 millas y la rapidez media de su corriente es de 2.5 millas; 2°, el Pechir, un brazo del Pachitea, tiene 79 millas navegables, con una corriente media de 2 millas; 3°, el Palcazu, navegable por más de 36½ millas hasta el puerto interior de Mayro, con una corriente media de 3¼ millas; 4°, el Sambo; este río ha sido navegado por vapores de 3 pies de calado por una distancia de 20 millas desde su confluencia con el Ucayali. Y agrega que "las exploraciones hechas con canoas y balsas

abonan la creencia de que el Sambo puede hacerse navegable en todo su curso empleando vapores de poco calado y provistos de una máquina suficiente á resistir una corriente de diez millas, así como de una maquinaria que haga posible dar la vuelta en un pequeño radio; que con este mismo equipo es posible navegar también los tributarios del Sambo, el Perené hasta Pangoa, y el Ene hasta su formación por los ríos Mantaro y Apurimac, y, por último, que el Mantaro puede hacerse navegable también por una extensión de varias millas y el Apurinac hasta Simarives;" estos últimos puntos dan una idea de la extrema complejidad de la corriente del Amazonas; 5°, el Umbambo es navegable por vapores de 3 piés de calado por una distancia de 35 millas. Los exploradores que han viajado por el Ubambo opinan que este río es navegable en una gran distancia, así como su tributario el Pancartambo.

En el Perú y el Brasil, se han multiplicado en estos últimos años las exploraciones con el objeto de estudiar los cursos de los ríos y sus condiciones para la navegación; algunas de estas exploraciones han sido hechas desde un punto de vista científico, y otras con fines de carácter comercial, principalmente en orden al cultivo y exportación de la goma elástica, á la cual se abren nuevos mercados cada día.

El Maranhão, de Nanta á Borla, antes de su confluencia con el Purus, río arriba, y el Madeira, río abajo, hasta Manaos, son navegables por vapores de 7 piés de calado, de septiembre á mayo solamente.

Para dar una idea de la inmensa extensión de las aguas del Amazonas, el Señor Cisneros agrega un cuadro contentivo de los principales resultados de sus investigaciones. El cuadro se refiere solmente á los tributarios de la ribera derecha del alto Amazonas.

Ríos.	Distancia navegable.	Rapidez de la corriente.	Profundidad máxima.	Distancia á Iquitos.
	Millas.	*Millas.*	*Piés.*	*Millas.*
Marañón	363	3	7	453
Huallaga	197	3	3	501
Ucayali				
Desde su nacimiento	772	3	3	832
Desde el Pachitea	765	2. 8	7	825
Pachitea	191	2. 5	6	1, 012
Palcazas	36½	3. 25	3	1. 052½
Tambo	20	4	3	852
Umbambo	35	4	3	867

BRASIL—CHILE.

Los Gobiernos del Brasil y de Chile han negociado recientemente los siguientes tratados: 1°, un tratado de comercio y navegación; 2°, un tratado sobre el ejercicio de las artes liberales; 3°, un tratado de extradición.

Según los términos del primer tratado, los buques de cualquiera de las dos naciones serán considerados en los puertos de la otra como si llevasen la bandera de la nación á que estos puertos pertenezcan, al objeto de que puedan gozar de los privilegios que se conceden á la marina mercantil nacional. Por el artículo IV se admiten libres de derecho en el Brasil los principales productos de Chile y por el artículo V se concede el correspondiente privilegio á los productos brasileros en los puertos de Chile.

Por los términos del segundo tratado, los ciudadanos de cualquiera de las dos Repúblicas contratantes pueden continuar libremente en el territorio de la otra, el ejercicio de la profesión á que hubiesen sido admitidos por virtud de título ó diploma expedido por autoridad nacional competente. El diploma ó certificado, así como el certificado de identificación personal, habrán de ser inscritos en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

El tratado de extradición entre los dos países es de carácter general y comprende todas las formas de delito contra la ley ó el órden. En dicho tratado se determinan las penas correspondientes á los diversos delitos que en él se mencionan.

Por el Artículo III, los delitos políticos ó los relacionados con éstos, no se consideran como objeto de extradición. Los actos de anarquismo, sin embargo, no están comprendidos bajo el rubro de delitos políticos.

COLOMBIA.

COMERCIO Y FUENTES DE RIQUEZA DEL DEPARTAMENTO DE PANAMÁ.

Sábese por un informe oficial de fecha reciente, relativo al comercio y á los recursos agrícolas, minerales y de otras clases del Departamento de Panamá durante el año 1896, que dicho De-

partamento importó 25,680 toneladas de carbón, de las cuales 20,000 procedían de Newcastle, Nueva Gales del Sur, 5,083 de Cardiff y las 600 restantes de Chile.

Talvez esta información sea de importancia para los comerciantes de carbón de los Estados Unidos, tomando en consideración la menor distancia entre las minas de carbón de Alabama, y los mercados colombianos, así como la inauguración de una línea de vapores entre Mobila y varios puertos de Colombia, á lo cual se hace referencia en otro lugar de este Boletín.

Como una prueba de que el Gobierno está bien dispuesto hácia la extensión del servicio de vapores entre los puertos de la República y países vecinos, el gobernador del Departamento ha ofrecido, hace ya algún tiempo, una subvención mensual de $1,000 (moneda colombiana) á cualquiera compañía que establezca y mantenga una línea regular de vapores entre los puertos de Río Hacha, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Colón, Bocas del Toro y Puerto Limón, en Colombia, y Kingston, Habana y Curazao. La proyectada subvención podrá aumentarse á $2,000 mensuales en el período de un año.

El sistema de ferrocarriles del país comprende un total de 400 millas abiertas al tráfico público; además de esto, se han celebrado contratos para la construcción de 350 millas más, cuyos trabajos se espera que quedarán terminados dentro de cuatro años.

En cuanto á la explotación de minas, dícese que progresa de una manera satisfactoria, y varias empresas están operando con gran energía y buenas perspectivas de lucro. El clima de la región minera es en general excelente. La gran desventaja de esta industria es la falta de buenos caminos para el trasporte de maquinaria.

Los intereses agrícolas del Departamento están limitados casi por completo á la producción de plátanos, arroz y caña de azúcar, pero se espera que en poco tiempo estos productos vendrán á ocupar un lugar secundario con relación al cacao y al café cuyo cultivo está tomando grande incremento. En la provincia de Cocle, el cultivo del café ha recibido recientemente especial atención, y se han sembrado ya más de 100,000 matas. También se ha despertado últimamente gran interés por el cultivo de la goma elástica. Los árboles que han sido sembrados no han alcan-

zado todavía el estado de producción, pero se espera que cuando llegue el período de extracción producirán goma en gran cantidad y de clase superior.

No ofrece el Departamento prospecto alguno á la inmigración de artesanos, porque los nativos del país son más que suficientes para cubrir la demanda. Los nativos del país que trabajan en las plantaciones de plátanos y en las de caña reciben un salario de $1.50 diarios, en moneda del país, equivalente á $4.50 por semana en moneda de los Estados Unidos. Hay una constante demanda de brazos para el trabajo puramente mecánico, y todo el que sepa manejar una pica, puede ganar un salario fijo de 60 centavos á $1.50 diarios.

El Río Magdalena es la principal arteria del comercio de la República y atraviesa el país desde su nacimiento, en la región montañosa hasta su desembocadura en el puerto de Barranquilla. Este gran río es navegable para vapores especialmente construidos al objeto con un calado que no exceda de 3 pies con carga. Durante el año 1896, los vapores pertenecientes al puerto de Barranquilla hicieron 312 viajes río arriba, cargando unas 29,000 toneladas; y 315 viajes río abajo con unas 23,000 toneladas. El número de pasajeros trasportados en ambas direcciones ascendió á 14,000.

Las siguientes líneas de vapores hacen el servicio regular de Savanilla que es un puerto del Mar Caribe situado á corta distancio al oeste de Barranquilla:

Royal Mail Steam Packet Company, de Lóndres y Southampton.
West India and Pacific Line, de Liverpool.
Harrison Line, de Liverpool.
Atlas Line, de Nueva York.
Knott's Prince Line, principalmente del Mediterraneo.
La Ligne Général Transatlantique, del Havre y San Nazaire
Hamburg-American Packet Company, de Hamburgo.
General Transatlantic Line, de Nueva York.
Línea Veloce, de Génova.

Con motivo de la guerra civil de 1861 en los Estados Unidos, se trató de introducir el cultivo del algodón en el Departamento de Panamá; introdújose la semilla de Egipto, y el algodón que ahora se exporta se asemeja mucho al algodón egipcio. El algodón exportado del puerto de Barranquilla durante el año 1896 ascendió á 2, 837 pacas, valuadas en $65,000, moneda americana.

El total de ingresos del Departamento durante el año fiscal fué de $793,637.50. Los gastos del mismo año fueron $677,901.75, lo que acusa un superavit de $115,735.75. Los ingresos y egresos según el presupuesto para el año 1877, sometido al Gobierno y votado par la Asamblea, son:

Ingresos	$1, 378, 000
Gastos	1, 378, 604

Estos gastos no causarán deficit en el presupuesto, pues existe un aumento constante en los ingresos. La deuda pública era de $238,336 en 1894; hoy ha quedado reducida á $197,979.65, de cuya cantidad $6,936.55 representan intéreses acumulados.

COMERCIO DE MARFIL VEGETAL.

Mr. Clifford Smyth, cónsul de los Estados Unidos en Cartagena, comunica al Departamento de Estado que á consecuencia de los derechos ad valorem impuestos por la tarifa vigente de los Estados Unidos, sobre los botones de marfil vegetal, ha aumentado la demanda de aquel material en los Estados Unidos, de lo cual ha resultado una mayor exportación de tagua por el puerto de Cartagena. A la fecha de la imposición de aquellos derechos casi todos las cargamentos se hacían con destino á Hamburgo, Alemania, pero como se verá por las cifras que se exprasan á continuación, este movimiento está sufriendo un cambio notable.

En el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1895, la importación total de tagua fue de $14,115.80; en el año que terminó el 30 de junio de 1897, la importación de aquel artículo fué de $2,730.88, lo cual acusa un descenso notabla en aquella importación que continuó disminuyendo durante el año fiscal de 1896–97, en que el total de cargamentos de Cartagena á los Estados Unidos importó solo $1,684.49. De esta cantidad, no se importó nada de 1° de enero á 1° de abril; en los tres meses subsiguientes, las cifras acusan un total de $1,231.41. Pero desde el 1° de julio hasta el 27 de agosto, empezó á desenvolverse mas activamente este comercio y se despacharon quince cargamentos que represantan un valor de $13,828.

GUATEMALA.

MODIFICACIÓN DE LA TARIFA.

Por decreto de 23 de junio de 1897 se hicieron las siguientes modificaciones en la tarifa de Guatemala.

Los siguientes artículos continúan libres de derechos:

Arroz.
Brozas minerales.
Frijol.
Garbanzo.
Maíz.
Muestras sin valor comercial y las que lo tengan, no excediendo de un peso los derechos.
Oro y plata en pasta, en polvo y acuñados.
Papas y sus similares alimenticias.
Pus vacuno.
Semillas de flores, legumbres y otras no especificadas.
Areómetros.
Alambiques de metal, de menos de medio galón de capacidad, para ensayos ó análisis químicos.
Alfabetos de madera de todas clases para escuelas.
Amianto en fibra ó plancha en estado natural.
Anclas y andariveles.
Animales disecados, preparados para gabinete de Historia Natural.
Animales vivos seminales.
Aves de recreo y de corral.
Anuncios impresos, litografiados ó grabados, sobre papel ó cartón, sin marco.
Aparatos y bombas para apagar incendios.
Aveilla, avena ó avenilla en estado natural.
Azogue.
Barómetros.
Boyas de hierro con sus aparatos de colocación, botes y remos de madera ó hierro.
Brújulas de todas clases.
Cable de alambre, de hierro ó acero de todos gruesos.
Catálogos de todas clases á la rústica.
Colecciones numismáticas, geológicas y de historia natural, para museos ó gabinetes.
Corchos en planchas ó en bruto.
Cristal de roca sin labrar.
Cueros sin curtir.
Culturas ó cultivos bacteriológicos.
Diseños, moldes, modelos y patrones de papel ó cartón, para las artes.

Efectos que se importen por cuenta de la nación ó de las municipalidades, para el servicio público ó de los establecimientos de beneficencia.

Efectos que para su uso particular importe el Presidente de la República.

Efectos que para su uso particular ó de su familia, introduzcan los ministros diplomáticos, residentes en la República, en cantidad proporcionada al uso ordinario, siempre que haya reciprocidad y se cumpla con los requisitos establecidos. Los secretarios, cónsules y vicecónsules, no gozan de esta exención.

Embalaje común cuando los efectos no estuvieren gravados, sobre peso bruto. En los fardos se reputará como embalaje, la arpillera, encerados, tablas de costado y cinchos. En las cajas, el forro de lata ó zinc, los cartones, papeles y enseres, si no estuvieren expresamente comprendidos en el derecho correspondiente; no se reputará como embalaje, las frazadas, sábanas ni artículo alguno que esté entarifado.

Equipaje de pasajeros, entendiéndose por tal las prendas de vestir, objetos de aseo, ropa de cama y mesa, libros, instrumentos indispensables para su arte ú oficio, que con señales marcadas de haberse usado, donduzcan los viajeros; todos en cantidad proporcionada á su clase, profesión y circunstancias, y hasta medio kilógramo de tabaco elaborado, por cada persona; debiendo si trajeren objetos nuevos que deban causar derechos cuyo valor exceda de cien pesos, ampararlos con factura consular.

Esmeril en polvo ó en grano.

Esparto ó yerba española.

Estopa para buques.

Faros para los puertos.

Fotografías ó vistas del país, sin marco.

Fragmentos de buques náufragos.

Grabados hechos por artistas guatemaltecos, residentes en el extranjero, comprobando la autenticidad, sin marco.

Grama.

Guano y demás abonos naturales ó artificiales.

Guías para minas.

Hierro en lingotes.

Hornillos y demás instrumentos de arcilla refractaria ó grafito, para ensayos de metales.

Imán, piedra y artificial de acero.

Legumbres frescas.

Madera sin labrar, en trozos.

Maquinaria y baterías eléctricas sin cargar, para las empresas del servicio público.

Modelos de máquinas y edificios.

Modelos para fabricar flores.

Periódicos sueltos.

Platino en pasta y en polvo.

Pulpa de madera, trapo en pedacería, recortes, hilachas y deshechos para fábricas de papel.

Palma para la fabricación de sombreros.

Desde el 1° de julio próximo entrante las mercaderías que á continuación se expresan, pagarán los siguientes derechos:

Artículos.		Kilos.
Avena con cáscara	P. B...	$0.01
Acido oleico impuro para jabón	"	.01
Afrecho	"	.01
Ajonjolí	"	.10
Alambres de hierro galvanizado ó de cobre aislados para transmisión eléctrica	P. B...	.01½
Alambres de hierro galvanizado, sencillo ó espigado para cercas y sus grampas y estivadores	P. B...	.01
Alquitrán de carbón de piedra	"	.01
Aparatos para producir el alumbrado de gas, hidrógeno carbonado	"	.02
Aparatos eléctricos, excepto las sustancias químicas entarifadas	"	.02
Arados y sus partes sueltas de todas clases	"	.02
Animales vivos que no tengan la condición de seminales, por cabeza.	"	2.00
Azufre nativo en terrones	"	.01
Bacalao seco, salado ó ahumado	"	.05
Billetes e banco	P. Env...	1.00
Bombas de hierro ó bronce de todas clases no especificadas	P. B...	.02
Bombillas de vidrio para luz eléctrica incandescente	"	.02
Brea preparada para buques	"	.01
Cápsulas de porcelana y de vidrio pora usos químicos y farmacéuticos.	"	.05
Carbón de piedra, carb n animal, carbón vegetal, excepto los pulverizados	P. B...	.01¼
Carnes ahumadas ó saladas	"	.05
Cartas geográficas, topográficas y náuticas	"	.10
Carteras de bo sillo, porta reactivos	P. E...	1.00
Cartón piedra ó alquitranado, en láminas, para techos	P. B...	.01
Cemento romano, cal común y cal hidráulica	"	.01½
Coke	"	.01¼
Copas graduadas de vidrio y provetas que estén ó no graduadas	P. E...	.40
Crisoles de todas clases y copelas	P. B...	.01
Cuadernos de muestras de dibujo, caligrafía y bordados	"	.10
Edificios completos de madera y hierro	"	.02
Esferas celestes y terrestres	"	.10
Espátulas, cucharas y varillas de vidrio y porcelana para remover líquidos corrosivos	P. E...	.40
Estearina en marqueta	P. B...	.03
Estuches de matemáticas y ensayos al soplete	P. E...	1.00
Filtros de piedra sin pulir y de carbón comprimido	P. B...	.05
Filtros del doctor Pasteur y demás sistemas	"	.05
Frutas frescas	"	.03
Heno y demás forrajes no denominados	"	.01
Hierro forjado, en barras, láminas y cuadrillas	"	.01
Inodoros de todas clases, excepto la tubería	"	.10
Ladrillos refractarios para hornos de fundición	"	.01¼
Libros impresos á la rústica	"	.05
Locomotoras, carros útiles y materiales para ferrocarril	"	.02
Manteca de cerdo	"	.05
Modelos y muestras de dibujo, caligrafía y bordado	"	.10
Papel sin cola y sin lustre para imprenta	"	.05
Para-rayos	"	.02
Petróleo en bruto	"	.01
Piedras naturales de todas clases, en bruto no denominadas, para industrias y artefactos	P. B...	.01
Piedras preciosas y perlas finas sin montar	P. E...	1.50
Piedras de molino	P. B...	.01
Pizarras, pizarrines ó sus imitaciones, para escuelas	"	.05
Pizarras en hojas para techos	"	.01
Plantas vivas	"	.01
Prensas para impimir y litografiar	"	.02
Rastrillos y rastras para la agricultura	"	.12

Artículos.		Kilos.
Retratos de personas residentes en el país, sin marcos	P. B...	$1.00
Sacos vacíos ordinarios de yute, pita y henequén, para exportar frutos del país	P. B...	.02
Salsa japonesa "Soy"	"	.15
Sebo en rama y fundido	"	.01
Teja de madera, barro ó vidrio para techos	"	.02
Termómetros	P. E...	1.00
Tinta para imprenta	P. B...	.05
Tipos y caracteres de imprenta	"	.05
Vidrios planos de todo color y tamaño	"	.03

MÉXICO.

CONDICIONES PARA LA SUBASTA DEL NUEVO EDIFICIO DEL GOBIERNO.

Al publicarse las condiciones para la subasta del nuevo edificio federal que ha de construirse en la ciudad de México, el Diario Oficial consignó que la escala de los planos debía ser de 1 : 100. Cuando los arquitectos de los Estados Unidos habían presentado ya sus planos bajo esta inteligencia, se descubrió que un error había sido cometido y que la escala debia ser de 1 : 200.

Consecuente á los repetidos esfuerzos del Honorable Powell Clayton, ministro de los Estados Unidos en México, para arreglar este asunto en beneficio de los arquitectos de los Estados Unidos que habían preparado ya sus planos bajo una idea equivocada respecto de la escala, la oficina de Relaciones Exteriores, ha accedido á aceptar planos trazados ya en una escala de 1 : 100, ó ya de 1 : 200.

ALGUNOS PUNTOS DEL MENSAJE DEL PRESIDENTE.

El Congreso Mexicano se reunió en sesión ordinaria el 16 de septiembre.

Después de los preliminares de reglamento, el Presidente Diaz dió lectura á su mensaje, dirigido á los diputados y senadores.

En términos congratulatorios, hizo referencia el Presidente al hecho de que el país está en paz con todas las naciones y de que la tranquilidad prevalece en toda la República. El tratado que resuelve la cuestión de límites con Honduras Británica ha sido formalmente ratificado y promulgado. La consumación del

tratado de límites con Guatemala depende sólo de la decisión del árbitro respecto á ciertos detalles de menor importancia.

Respecto á obras públicas, el mensaje contiene la información de que la asombrosa empresa de drenaje del Valle de México, que empezó hace ya algunos años, está casi concluida, garantizando así á la capital y sus alrededores un sistema acabado de drenaje, fundado sobre un plan moderno.

Los trabajos de la bahía de Veracruz que darán á esta ciudad un puerto profundo y abrigado, se continúan con la mas satisfactoria actividad. En Tampico y otros puertos también están llevándose á cabo obras públicas y construyéndose edificios.

Desde abril de 1897, se han construido 388 kilómetros de ferrocarril, y el sistema de ferrocarriles de la República comprende ahora un total de 11,980 kilómetros (7,384 millas). El número de títulos de concesión de minas expedidos desde abril fué de 1,619, comprendiendo 7,207 posesiones de una hectarea (2½ acres) cada una. La venta de terrenos públicos ascendió á 782,000 hectareas que dieron un ingreso de $135,545. Debido á la buena acción de la lluvia en los distritos agrícolas, las cosechas han sido excelentes. Los ingresos del año fiscal 1896-97 ascendieron á $51,500,000, un aumento de $1,000,000 sobre los del año anterior.

FABRICACIÓN DE AZÚCAR.

Mr. R. H. Vannah de Nueva Orleans, que se dedica al cultivo de la caña y á la fabricación de azúcar en grande escala, ha pasado varios meses en México estudiando las condiciones y oportunidades para el desarrollo de aquella industria en ese país.

Del resultado de sus investigaciones ha deducido que con un capital de $100,000 en moneda americana, puede establecerse en México una maquinaria moderna de primera clase, capaz de fabricar de cincuenta á setenta y cinco mil toneladas de azúcar de caña, en cada zafra.

En cuanto á la producción, Mr. Vannah cree que cada acre puede dar cincuenta toneladas de caña. Con maquinaria y procedimentos modernos, cada tonelada de caña producirá un promedio de ochente libras de azúcar. El costo máximo de cultivo, corte, alza, y tiro de la caña, es presupuesto por él á razón de tres dollars por tonelada.

A continuación se trascribe un presupuesto hecho por Mr. VANNAH del costo de fabricación del azúcar que pueden producir 1,000 acres; los días se calculan de 24 horas.

Tinglados para la caña, dos turnos de cuatro hombres cada uno	$144.00
Moledora (500 toneladas de caña diarias), dos turnos de dos hombres cada uno	72.00
Hornos de quemar bagazo, dos hombres	36.00
Calderas, dos hombres	36.00
Un maquinista y dos ayudantes (segundos)	720.00
Clarificación, dos turnos de dos hombres cada uno	72.00
Doble efecto, dos hombres	36.00
Maestro de azúcar, á 50 centavos por cada 1,000 libras de azúcar (moliéndose diariamente 500 toneladas de caña que produzcan 180 libras de azúcar por tonelada)	1,375.00
Dos asistentes ó segundos maestros de azúcar	100.00
Filtros prensas, dos turnos de dos hombres cada uno	72.00
Fornalla (hornos), dos turnos de dos hombres cada uno	72.00
Tanques, dos turnos de dos hombres cada uno	72.00
Centrífugas, cuatro hombres á $50 mensuales cada uno	200.00
Asistentes, dos hombres á $40 mensuales cada uno	80.00
Estivadores, dos turnos de cuatro hombres cado uno	144.00
Pesadores de azúcar, dos hombres á $30 mensuales cada uno	60.00
Pesadores de caña, dos hombres á $30 mensuales cada uno	60.00
Luz eléctrica, un hombre	30.00
Tenedor de libros	125.00
Tenedor de libros, asistente	50.00
Cuadrilleros ó capataces de batey, dos	80.00
Comida para quince empleados á $22.50 cada uno	337.50
Cocinero, por mes	60.00
Cocineros asistentes, dos hombres	60.00
Combustible, petróleo y gastos incidentales, etc., mensualmente	550.00
27,000 barriles mensualmente, á 75 centavos cada uno	20,250.00
Total	24,863.50

El anterior presupuesto está hecho en moneda mexicana. El período de la zafra es de tres meses aproximadamente, ó hablando literalmente, de cien días; el costo total de la zafra sería por consiguiente de $83,018.34. A este gasto total de fabricación se agrega el costo de cultivo de la caña y su entrega en el batey, calculado por Mr. VANNAH, en $150,000; de modo que el total de gastos de la zafra en un ingenio de 1,000 acres es de $233,018.34.

Mr. VANNAH calcula la producción de los 1,000 acres en 9,000,000 de libras; á un precio mínimo de seis centavos por libra, estas 9,000,000 libras darán $540,000, ó sea una utilidad neta de $306.981.66. Estas cifras acusan el enorme provecho que se obtendría de la industria del azúcar en México. Además

de este provecho, Mr. VANNAH calcula que podrían obtenerse unos $66,000 anuales de la venta del aguardiente. Mr. VANNAH presupone el costo total de cultivo, fabricación y envase del azúcar en 2½ centavos por libra, en plata mexicana.

SANTO DOMINGO.

NUEVO FERROCARRIL.

El 19 de agosto último fué abierto formalmente al servicio público, por el Presidente de la República, un nuevo ferrocarril entre Puerto Plata, en la costa norte de Santo Domingo, y Santiago en el interior. Esta línea tiene cuarenta y cinco millas de extensión y pasa por el fértil valle de Santiago, rico en tierras de café y cacao. Aunque esta línea no tiene mayor importancia si se la compara con los extensos ferrocarriles de los Estados Unidos, no es en manera alguna insignificante para este país, porque su construcción ha sido un trabajo de años y en el corto trayecto que recorre atraviesa dos cordilleras de montañas.

Un ingeniero americano ha dirigido esta obra en la cual están interesados capitales europeos y americanos. La mayor parte de los materiales de esta empresa vinieron de Europa si bien algunos puentes y parte del material rodante fueron importados de los Estados Unidos. Una compañía americana intitulada San Domingo Improvement Company explota esta línea, la cual, según el Cónsul Grimke, está perfectamente equipada. Proyéctase establecer el servicio de tres trenes diarios entre Puerto Plata y Santiago con el objeto de abrir mercado á los productos del valle de Santiago, comunicándolo con un puerto de mar. Los principales artículos colocados de esta suerte en condiciones favorables para la exportación son café, cacao, cera de abejas, cueros, guayacán, caoba, palo águila, palo campeche, etc.

URUGUAY.

EL PRESIDENTE CUESTAS.

El Señor Don JUAN LINDOLFO CUESTAS, que desempeña la Presidencia de la República del Uruguaya, á consecuencia de la inesparada muerte del Presidente IDIARTE BORDA, nació en

la ciudad de Paysandú en julio de 1835 de padres argentinos. El Señor CUESTAS hace muchos años que está en la vida pública y ha desempeñado puestos de gran representación y responsabilidad en servicio de su país. Su elevación á la Presidencia ha recibido el unánime apoyo y la aprobación de la prensa y de los principales hombres públicos del Uruguay.

NUEVO MINISTERIO.

El Ministerio del Uruguay, tal como está constituido, es como sigue:

Ministro de la Gobernación, Don EDUARDO MACEACHEN.
Ministro de Hacienda, Dr. JUAN CAMPISTEGUI.
Ministro de Fomento, Don JACOBO VARELA.
Ministro de Guerra y Marina, Teniente General L. E. PEREZ.
Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. MARIANO FERREIRA.

Las siguientes cifras, tomadas de datos oficiales, representan el total de importaciones y exportaciones del Uruguay en la primera mitad del año 1897:

IMPORTACIÓN.

Primer trimestre	$5,066,958.98
Segundo trimestre	4,204,246.30
Total	9,271,205.28

EXPORTACIÓN.

Primer trimestre	$9,038,322.94
Segundo trimestre	8,489,711.19
Total	17,527,944.13

CARNE Y SUS PREPARACIONES.

El Cónsul EDGAR SCHRAMM comunica de Montevideo al Departamento de Estado, con fecha 27 de agosto de 1897, datos interesantes sobre la producción y exportación de carnes de la República del Uruguay. Sábese por este informe que el tasajo, que es la producción más importante de la industria de preparación de carnes, es exportado en su totalidad para el Brasil, Cuba y algunas de las otras Antillas. Para la producción de este artículo que constituye el principal comestible en el ramo de carnes en el Brasil, se beneficiaron en el Uruguay, durante el año pasado, 869,500 reses, de las cuales 402,600 fueron beneficiadas en Montevideo.

Ocupa el segundo lugar en importancia el Extracto Liebig, para cuya preparación se consumen anualmente más de 200,000 reses. Una gran compañía anónima explota esta industria; esta compañía tiene sus oficinas en Fray Beutos y su capital es de £500,000. Tan lucrativa es esta empresa, que el balance de la compañía correspondiente al año 1896–97, acusa la respetable suma de $113,280, 13 chelines, y 4 peniques. Se ha establecido en el país, y en competencia con esta empresa, otra compañía que sostiene que los extractos que elabora conservan una cantidad mayor de los elementos nutritivos de la carne; este último producto ha tenido gran aceptación en los mercados de Italia, España, Inglaterra, Estados Unidos, Argentina y otros países. Sostiénese que en ninguna otra parte del mundo pueden prepararse estos extractos de carne de vaca tan baratos y tan satisfactoriamente como en el Uruguay, en donde la baratura y abundancia de la materia prima favorecen esta industria.

El Cónsul SCHRAMM coloca en cuarto y último lugar las carnes en conserva que se embracan para países extranjeros y que consisten principalmente en lenguas de vaca en lata, y carne de carnero y de otras clases, también en lata, preparadas según el procedimiento Apper que da por resultado un producto análogo á nuestra carne de vaca en salmuera. La exportación de estos productos durante el año, ascendió á 1,135,508 kilos. La carne de puerco y sus preparaciones no se exportan en absoluto, pues apenas hay bastante para el consumo local.

VENEZUELA.

ANÁLISIS QUÍMICO A QUE DEBERÁN SER SOMETIDAS LA MANTECA Y LA MANTEQUILLA.

Con motivo de las impurezas y sustancias deletéreas que se han encontrado en la manteca y la mantequilla importadas en Venezuela, el Gobierno ha juzgado necesario disponer que dichos artículos, á su llegada á las aduanas de país, sean sometidos á un análisis químico para determinar su pureza.

La siguiente relación del Director del Laboratorio Nacional, enumera la série de reacciones á que habrá de ser sometida la

manteca de puerco americana, y la mantequilla para determinar su pureza á los efectos de la ley arancelaria de Venezuela.

1°. Absorción del iodo (índice de Hübl) referido á los ácidos grasos totales: de 52 per centum á 69 per centum ó bien referido á la materia neutra, para lo cual basta multiplicar los números anteriores por 0.955.

2°. Indice de saponificación (Köttstorfer) en milígramos de potasa (KOH): de 190.7 á 205.7 ó en equivalente: de 294.14 á 272.64.

3°. Indice de Reichert-Meissl-Wolny (R. M. W.): de 0.4 á 0.6.

4°. Punto de turbidez: de 24°1 á 28°7.

5°. Reacción de Becchi-Millian y reacción de Welmans: negativos.

6°. Saponificación sulfúrica (índice de Maumené):

Absoluta: de 25°1 á 33°2.

Relativa: de 69°8 á 93°.

7°. Saturación de un gramo de ácidos grasos en centímetros cúbicos de soda normal (NaOH) de 3.58 á 3.68.

8°. Punto de fusión de los ácidos grasos: de 37°5 á 45°8.

9°. Punto de solidifiación de los mismos: de 34° á 42°7.

10°. Punto de fusión de la materia neutra: de 28° á 35°6.

11°. Punto de solidificación de la misma: de 24° á 32°6.

12°. Vapores nitrosos (Carlletet): masa sólida.

13°. Densidad á + 75° tomada con la balanza Mohr: de 0.913 á 0.916.

Reacciones de la mantequilla:

1°. Indice de Köttstorfer: en milígramos de potasa (KOH): de 220 á 243.9 ó en equivalente: 255 á 230.

2°. Indice de R. M. W.: 26 á 32.

3°. Indice de Hübl: 26 á 35.5.

4°. Indice de Hehuer: de 85 á 89.

5°. Punto de solidificación de los ácidos grasos: de 38° á 40°.

En una ley reciente del Congreso de Venezuela se dispuso que todas las mezclas de manteca y la oleomargarina, que primeramente estaban comprendidas junto con la manteca pura en la clase 3, fuesen colocadas en la clase 4 de la tarifa. La manteca pura permanece en la clase 3. Los derechos aplicables á la clase 3, según la tarifa, son de 23 céntimos por kilógramo; los de la clase 4 son de 75 céntimos.

COMERCIO DEL DISTRICTO CONSULAR DE CARACAS DURANTE EL AÑO DE 1896.

[Extractos de un informe oficial.]

MAQUINARIA.

Hay pocas fábricas en el país, y la demanda de maquinaria está limitada á la cantidad necesaria para el servicio de minas y ferrocarriles. Otros artículos

tales como instrumentos de agricultura, se obtienen más barato y más pronto en los Estados Unidos.

MINERÍA.

Recientemente se ha sentado la maquinaria para la explotación de una mina de oro, bajo la dirección de ingenieros ingleses. Las acciones se están colocando en Lóndres y Paris. La compañía se denomina "Guarico Gold Mining Company, Limited," en consideración del distrito en que la mina está situada.

FERROCARRILES.

El Gobierno ha cancelado la garantía del 7 por ciento del capital invertido por las diferentes compañías, con bonos de la nueva deuda de 50,000,000 de bolívares, que pagan un interés de 5 por ciento anual. Ha comprado además el material de la Compañía Guanta, limitada, así como los muelles, almacenes, camino de hierro, y minas de carbón de Naricual, por la suma de 1,500,000 francos en bonos de dicha deuda.

IMPORTACIONES.

Las siguientes cifras representan el valor de las importaciones de Puerto Cabello:

Del—	Valor.		
	£	*s.*	*d.*
Inglaterra	190, 583	15	0
Alemania	137, 470	5	0
Estados Unidos de América	132, 360	17	0
Francia	90, 190	1	0
España	37, 608	3	0
Holanda	17, 702	3	0
Bélgica	15, 750	0	0
Italia	9, 726	8	0
Colombia	4, 063	4	0
Total	635, 462	14	0
Contra en 1895	736, 869	2	7

EXPORTACIONES.

Las exportaciones del mismo puerto fueron:

Artículos.	Cantidades.	
	1896.	1895.
	Kilos.	*Kilos.*
Café	15, 357, 400	14, 225, 307
Cacao	376, 444	308, 287
Cueros	483, 275	813, 442
Pieles	47, 182	85, 839
Quina	7, 192	14, 008

MARACAIBO.

En general, el año 1896 no fué tan próspero como el de 1895, debido al aumento de competencia, y bajo precio del café; hay exceso en la oferta y demasiado acopio de mercancías. Sin embargo, se ha progresado mucho en cuanto á las facilidades del trasporte.

FERROCARRILES.

El ferrocarril de La Ceiba se ha prolongado hasta Matatan, abriendo así al comercio los ricos distritos cafetaleros de Trujillo, Bocono y Mérida. Los mulos que antes se empleaban en traer el café de las montañas á Sabana de Mendoza tienen ahora que acudir á partes más remotas en busca de carga, pues el ferrocarril salva ya gran parte de las distancias.

El ferrocarril de Tachira está abierto al tráfico desde Encontrado hasta La Fria. Este ferrocarril no tendrá importancia sino cuando llegue á Uraca, al pié de las montañas. Después, se hará fácil la conexión con el distrito de Tachira y el estado de Santander (República de Colombia), evitando así las demoras de la comunicación por el río Zulia durante la estación de la seca. De este suerte se establecerá un tráfico considerable con los puertos más importantes tributarios de Maracaibo. La línea llegará pronto á Uraca, pues los trabajos se han hecho con tanta rapidez que ya sólo falta la colocación de los rieles, y se espera que estos lleguen aquí en plazo breve.

CIUDAD DE MARACAIBO.

La ciudad de Maracaibo se está extendiendo más y más; las villas á lo largo del lago se han incorporado, y se les ha provisto de teléfonos, luz eléctrica y tranvías.

Se ha construido un extenso y sólido muelle de carga y decarga además del de atraque, para los vapores oceánicos (de 11½ piés de calado), que no puedan llegar á Maracaibo por causa del banco de arena. La costosa y peligrosa carga y descarga de productos y mercancías se evita de esta suerte, pues toda la descarga se hace sobre el nuevo muelle de donde pasará directamente á la nueva aduana que será un edificio espacioso y cómodo. Este edificio lo está construyendo una compañía intitulada "Muelles de Maracaibo," que al efecto celebró contrato con el Gobierno. A los veinte años desde la fecha, el muelle y construcciones serán propiedad del Gobierno de Venezuela.

La correspondencia de Europa á Maracaibo debiera dirigirse siempre por la vía de New York, y desde aquí por la de Red D Line, pues de otra suerte las cartas pueden tardar treinta y más días, en vez de dieciocho días por la ruta indicada.

En 1896 sólo se vió una bandera inglesa en este puerto y vinieron muy pocos buques europeos, porque la mayor parte de los cargamentos se hacen por la línea americana de vapores, Red D Line, con un movimiento de 65 llegadas y salidas de vapores. Han llegado á este puerto algunos buques de vela, como puede verse en el informe de la navegación. La mayor parte de estos buques regresan á ens puertos; sus puertos cargados de madera y dividivi.

La barra interior del puerto, "Tablazo," ofrece una profundidad de agua un poco mayor, pues se ha descubierto un nuevo canal, pero aun así sería de recomendarse que los buques no cargasen más que hasta una profundidad de 11½ piés ingleses y esto sólo en cuanto la barra exterior del puerto lo permitiera al presente.

La navegación del lago adquiere cada día mayor importancia. Pequeños vapores comunican la estación ferrocarrilera de La Ceiba con Matatan, y la de Encontrados con La Fria y Puerto Villamizar; este último es un puerto colombiano en el río Zulia.

EXPORTACIÓN DE CAFÉ.

La exportación de café aumenta constantamente, pues cada día se plantan más y más cafetos en el interior.

Años.	Cantidades.	Valor (aproximado.)
	Toneladas.	
1896	28, 212	£1, 748, 800
1895	22, 951	1, 660, 000

NUEVA LEY DE FERROCARRILES.

Por los términos de la nueva ley de ferrocarriles de Venezuela, el Ejecutivo Nacional queda autorizado para contratar la construcción y explotación de ferrocarriles en la República. El Gobierno de la República podrá hacer concesiones hasta por el término de noventa y nueve años, y pasados estos las líneas férreas con todo su material fijo y rodante, almacenes y oficinas pasarán á ser propiedad nacional. Estas concesiones podrán ser con privilegio exclusivo hasta por el término de cuarenta años según se estipule en cada una de ellas.

Se reserva el Gobierno el derecho de comprar la línea y su equipo en cada concesión, en cualquiera época después de veinte y cinco años de haber sido terminada y abierta oficialmente al tráfico público. Para efectuar la compra dará aviso á la compañía explotadora con seis meses de anticipación. Esta compra se hara á opción del Gobierno, bien por avalúo, pagando una prima de 20 por ciento sobre el valor mercantil de la empresa, bien pagando los valores en que esté representado su capital, con una prima de 10 por ciento. El precio de la compra á que se refiere este artículo se pagará á la compañía en el acto del traspaso.

Según el artículo 4° los ferrocariles se consideran divididos en

vías provisorias y vías definitivas. Para las vías provisorias el ancho entre rieles será de 75 centímetros y 30 metros el radio mínimum de las curvas. Para las vías definitivas el ancho entre rieles será de 1 m 07 (1 yarda, 6 pulgadas) y 60 metros el radio mínimum de las curvas.

Las pendientes, tanto en las vías provisorias como en las definitivas no excederán de 3 por ciento, salvo el caso en que se usen sistemas especiales de adherencia.

Según el artículo 5° el Gobierno Nacional podrá contribuir á la construcción de los ferrocarriles, que á juicio del Ejecutivo Nacional sean declarados de utilidad pública, con la entrega de una suma de dinero por cada sección de 20 kilómetros completamente terminada. Esta subvención se limita á 10,000 bolívares por kilómetro para vías férreas en terrenos planos; 20,000 bolívares por kilómetro, para vías férreas en terrenos algo quebrados, y 30,000 bolívares por kilómetro para vías férreas en terrenos de de montaña.

Por el artículo 6° el contratista queda obligado á constituir un depósito de 50,000 á 100,000 bolívares en oro ó su equivalente en Deuda Pública de Venezuela. Este depósito se devolverá á los contratistas al estar terminada y recibida por el Gobierno Nacional la primera sección de 20 kilómetros. La ley requiere que se dé comienzo á los trabajos dentro de un cierto término estipulado, tiempo que en ningún caso excederá de doce meses á partir de la fecha de la aprobación del contrato. También se fijará la época precisa en que deba la línea estar terminada y abierta al servicio público.

El contratista queda obligado á presentar al Gobierno para su aprobación, los planos generales de la línea, y los planos, perfiles longitudinales y secciones transversales definitivas de cada sección, tres meses antes de dar principio á los trabajos. Este período solo será prorogable cuando la demora haya sido inevitable.

Las tarifas de pasajes y fletes se harán de acuerdo con el Gobierno Nacional, quien tendrá el derecho de reducirlas cuando los productos líquidos de la explotación excedan del 12 por ciento del capital de la compañía. Toda controversia de parte de la compañía será sometida á la decisión de árbitros.

Según el artículo 11° el Gobierno de la Repúblic concederá á las empresas ferrocarrileras el privilegio de expropiación de los

terrenos que se necesiten para estaciones, oficinas y almacenes, á ambos lados de la línea, y la compañía pagará por los mismos. Se admitirán libres de derechos los materiales, máquinas, herramientas, útiles y enseres que sean necesarios para la construcción y explotación de la línea y de los edificios destinados á la compañía, prévio el cumplimiento de las formalidades usuales. La entrevía de las nuevas líneas será del mismo ancho que la de las antiguas líneas con que aquéllas conecten. La entrevía más angosta que se admita será de 1 metro de ancho entre los rieles.

Todas las compañías tendrán su domicilio social en la capital de la República ó en la ciudad cabeza de su línea, con un representante acreditado en la capital de la República, sin que esto impida que puedan tener domicilio social en el extranjero.

El traspaso de la propiedal no podrá hacerse sin la aprobación del Gobierno.

COMERCIO MISCELANEO.

REPÚBLICA ARGENTINA.

Provincia de Buenos Aires.

El area sembrada de trigo en la Provincia de Buenos Aires, es igual á la mitad de la del Reino Unido de la Gran Bretaña. El desarrollo de esta industria en la parte conocida con el nombre de "Provincia Reina de la Argentina" ha sido una cosa notable. En 1881 había 200,000 acres sembrados de trigo; en 1895 este número había ascendido á 900,000, y desde entónces el cultivo del trigo ha venido progresando sin interrupción. Además del trigo, cultívase una inmensa cantidad de maíz; el cultivo de esta planta cubre un area de cerca de 2,000,000 de acres. La cría de ganado vacuno y lanar es igualmente de gran magnitud. En 1895 había 7,205,000 cabezas de ganado vacuno, 50,000,000 de carneros, y 1,080,000 caballos.

BRASIL.

El Proyectado Ferrocarril de Madeira y Mamore.

Mas de una vez se ha hecho referencia en este Boletin á los proyectos de construcción de un ferrocarril alrededor de los rápidos del río Madeira, habiéndose hecho mérito también de la importancia de esta empresa. Sábese ahora que Mr. Adolfo Ballivan ha hecho arreglos definitivos con unos capitalistas ingleses para la construcción de esta importante obra. Como es bien sabido, el río Madeira es uno de los más importantes tributarios del Amazonas, y sus aguas cabeceras se internan en los ricos y vírgenes bosques de hule de Bolivia que recientemente están llamando la atención en grado considerable.

Derecho de Carga y Descarga en el Puerto de Santos.

En un informe de fecha reciente, dirigido al Departamento de Estado, por Mr. Frank D. Hill, cónsul de los Estados Unidos en Santos, se comunica que la barca *Virginia*, al solicitar su despacho recientemente en este puerto, túvo que pagar $300 por derechos de atraque. Esta dificultad y este gasto innecesario surgieron del hecho de que la carta de fletamento sólo contenía la cláusula de que el buque no quedará sujeto al pago de derechos de "carga y descarga." El Cónsul Mr. Hill aconseja á los capitanes de buques con destino al puerto de Santos, que en lo adelante hagan consignar en sus fletamentos la cláusula de "libre de derechos de atraque y de carga y descarga."

Tipo de Imprenta Americano en la América del Sur.

Está reconocido por impresores del Brasil que el tipo de imprenta americano es superior al que se fabrica en otros lugares, y que sería generalmente empleado si no fuera por un defecto que talvez pueda remediarse fácilmente. El tipo americano no corresponde en tamaño al de otros países, pues es un medio punto más largo y la altura de cada letra es un tanto mayor. Esto hace que el referido tipo no pueda usarse con los de otras lenguas que corresponden entre sí en cuanto al tamaño. El Vicecónsul Berg, que comunica esta información al Departamento de Estado, sugiere también la idea de que los fabricantes de tipos de los Estados Unidos se dispongan á fundir tipos apropiados para todos los idiomas, incluyendo las letras acentuadas y las varias peculiaridades alfabéticas de cada idioma.

Importación de Harina.

Desde que quedó sin efecto el tratado de reciprocidad entre los Estados Unidos y el Brasil, ha venido disminuyendo la importación de la harina americana, y prominentes importadores de harina en el Brasil opinan que dentro de muy pocos años aquel producto será completamente reemplazado por la harina de la Argentina. El restablecimiento, desde 1° de enero de 1895, del derecho de 10 por ciento sobre la harina de los Estados Unidos, ha dado un gran impulso á la industria de la Argentina, así como á los molinos locales que se surten de trigo en la Argentina y el Uruguay. Rio cuenta con uno de los molinos mas grandes y modernos, el cual puede producir 60,000 toneladas de harina por año. Hay aquí otro molino con una capacidad productora igual, aproximadamente, á las dos terceras del número de toneladas arriba expresado.

BOLIVIA.

Nuevos Proyectos de Ferrocarril.

Hace unos cuantos meses que el Gobierno de Bolivia envió al campo un cuerpo de ingenieros con el objeto de determinar la posibilidad de construcción de un ferrocarril de Challapata al rico distrito minero de Colquechaca. Según el estudio, la línea había de tener una longitud de 200 kilómetros, y el costo de construcción fué presupuesto en $3,000,000. Se dice que el Gobierno se ocupa activamente en los preliminares para la construcción de esta importante línea. Un representante de la casa W. R. Grace & Co. de New York está en Bolivia, con el objeto de terminar las negociaciones para la construcción de una corta línea ferrocarrilera entre Desaguadero y La Paz.

CHILE.

Desarrollo de la Industria del Hierro y del Acero.

Con el propósito de dar mayor desarrollo á las industrias manufactureras del país, el Gobierno proyecta dedicar $500,000 á la protección de las manufacturas de hierro y acero. De la mencionada cantidad, se concederán por concepto de premio $120,000 á un sindicato americano para el establecimiento de una fundición de hierro. El resto de los $500,000 será distribuido igualmente á medida que se vayan presentando oportunidades favorables. Según investigaciones oficiales, existen en Chile minerales de hierro de excelente calidad y en abundancia.

El Ferrocarril Trasandino.

Ha presentado ya su dictámen la Comisión que el Senado de Chile designó con el objeto de que hiciera un estudio minucioso de las proposiciones presentadas por unos capitalistas ingleses para completar la sección chilena del Ferrocarril Trasandino de Tinguiririca á Villa Hermosa en los Andes argentinos. El capital del sindicato es de £1,600,000 que es el doble de la cantidad presupuesta como necesaria. Se solicita del Gobierno una garantía de 4 por ciento sobre £500,000 para cuando el ferrocarril haya sido terminado y esté abierto al servicio público entre los puntos ya nombrados. Con la construcción de este tramo, que comprende 80 kilómetros, quedará terminada la línea del ferrocarril trascontinental que comunicará á Valparaiso, en la costa del Pacífico, con Buenos Aires en la del Atlántico. Se proyecta construir la entrevía de la misma anchura que la de los ferrocarriles de Chile y la Argentina para evitar el trasbordo de carga y pasajeros en las estaciones terminales. Espérase que el viaje de océano á océano (unos 1,000 kilómetros) pueda hacerse en 29 horas en tren expreso. Contando con la acción favorable del Gobierno, que pareee ser segura, los concesionarios están dando pasos para colocar á lo largo de la línea haste la boca del tunel, 2,000 trabajadores con los talleres necesarios y chozas de vivienda.

La Moneda Americana en Chile.

Mr. Green, vicecónsul en Antofogasta, comunica al Departamento de Estado que los americanos, y viajeros en general, pueden atender mejor á sus intereses comerciales en Chile con moneda inglsa que con oro americano, porque la primera obtiene siempre un tipo de cambio favorable, mientras que la moneda de oro americano es muy poco conocida en el país como no sea en los grandes centros comerciales como Valparaiso, y en los pueblos del interior su venta es en extremo difícil.

Mejoras en el Puerto de Valparaiso.

Trátase en el Congreso chileno de adoptar una medida conducente á mejorar el puerto de Valparaiso. Se proyecta votar un presupuesto de $13,000,000 para la obra, y se emitirán bonos por aquella cantidad, al 5 por ciento. El proyecto consiste en ahondar el puerto y construir extensos diques y dársenas.

Planta Eléctrica en Valparaiso.

El Congreso chileno, que acaba de cerrarse, votó una ley autorizando al municipio de Valparaiso para que conceda, por un término que no exceda de treinta años, el uso de las calles, calzadas y plazas de aquella ciudad para la instalación de la luz eléctrica y de un sistema de tramvias movidos por la electricidad.

COLOMBIA.

Suspensión del Cobro de los Derechos de Exportación del Café.

Un decreto del Presidente CARO ha dispuesto la suspensión del cobro de derechos de exportación del café por los puertos colombianos, desde el 1° de agosto de 1897. Este impuesto de $1.60 por cada 50 kilógramos (110.23 libras), ha estado en vigor por más de dos años. Era un impuesto sobre la exportación y consumo del café.

Nueva Línea de Vapores.

El Cónsul SMYTHE comunica de Cartagena que ha llegado á aquel puerto el primer vapor de la nueva línea entre dicho puerto y Mobila, Ala. Estos vapores harán viajes quincenales y cargarán pino de tea y otros productos de Mobila, haciendo los viajes de regreso con cargamentos de plátanos de Cartagena y Bocas del Toro. Esta línea de vapores, que ha sido establecida bajo los auspicios de la Snyder Banana Company, ofrecerá, si la empresa tiene éxito, un excelente servicio de correos entre Cartagena y los Estados Unidos.

COSTA RICA.

Derechos Sobre los Materiales de Construcción.

Toda la madera destinada á la construcción en Limón y Puntarenas ha sido admitida libre de derechos de importación durante los dos últimos años, por virtud de un decreto legislativo. Habiendo expirado los dos años en 29 de julio último, el Gobierno, reconciendo los grandes beneficios que reporta á la República la baratura de los materiales de construcción, ha expedio un decreto suplementario por el cual, si bien no se mantiene lo exención absoluta de derechos en favor de los materiales mencionados, quedan dichos derechos reducidos á cifras mucho más bajas que las que antes se pagaban. El decreto fija los derechos de importación sobre las tablas, vigas y viguetas en $5 por cada 1,000 piés cuadrados de superficie de 1 pulgada de grueso. La madera destinada á trabajos de ebanistería, así como las puertas y marcos de ventanas, ya sean con bisagras y cerraduras ó sin ellas, pagará $10 por cada 1,000 piés cuadrados de superficie de 1 pulgada de grueso.

MÉXICO.

Nueva Línea de Vapores.

Una compañía americana de navegación ha inaugurado recientemente una nueva línea de vapores entre San Francisco (California) y los puertos mexicanos del Pacífico. Esta línea hará el servicio de comunicación entre San Francisco y los siguientes puertos: Ensenada de Todos los Santos, San Quintín, San Jose del Cabo, Mazatlán, San Blás, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel, Salina Cruz, Tonala y San Benito. Espérase que los agricultores de los Estados de Sonora, Sinaloa, Colima, Oaxaca y Chiapas se aprovecharán de este nuevo medio de transporte del comercio marítimo en la costa del Pacífico.

NICARAGUA.

Aumento del Impuesto sobre la Exportación de Oro.

El "Diario Oficial" de agosto 5 de 1897 publica un decreto por el cual se aumenta á $1 oro por onza sobre el oro en pepitas, y $3 oro por el oro en polvo, el impuesto sobre el oro que se

exporte de la República de Nicaragua. Hasta el presente, los derechos de exportación han sido de ocho centavos por onza (35.44 centavos en moneda de los Estados Unidos). En consecuencia de este impuesto, los sindicatos que explotan las minas de oro del este de Nicaragua han decidido presentar una petición al Gobierno, estableciendo el hecho de que ellos comenzaron sus trabajos é importaron sus valiosas maquinarias bajo circunstancias tan diferentes á las actuales, que el presente aumento casi ó por completo paralizará sus empresas. En este documento se solicita la pronta reducción, á ser posible, de aquel impuesto. El Cónsul O'Hara comunica que en el año que terminó el 30 de junio de 1896, el valor de los cargamentos fué de $137,929.14 en moneda de los Estados Unidos. En el año fiscal de 1897, las exportaciones ascendieron á $169,565.55, un aumento de $31,636.14.

Los Comerciantes Exigen los Pagos en Oro.

Según informes de Mr. M. J. Clancy, los comerciantes de Bluefields han decidido exigir el pago en oro en todas las transacciones al crédito. Los precios serán dados en plata, pero al tiempo de hacerse el pago sólo se recibirá oro ó su equivalente.

SANTO DOMINGO.

Concesión de Crédito á más Largo Plazo.

El Cónsul Grimke comunica de Santo Domingo que los comerciantes americanos han dado un paso en la debida dirección al conceder á las casas de comercio dominicanas crédito por dos ó cuatro meses, en lugar del plazo de tres meses a que antes estaba limitado. Esta extensión de los plazos de crédito es aun menor que la de los comerciantes europeos que conceden plazos de seis à nueve meses, los cuales son considerados por personas peritas en el comercio como la base del éxito que los europeos obtienen en los mercados de la América del Sur y las Antillas.

Recargo sobre los Derechos de Aduana.

En 9 de agosto último se impuso un nuevo recargo de 3 por ciento sobre el total de ingresos de las aduanas de la República, el cual ha de cobrarse sobre el total de los derechos de importación y exportación.

ESTADOS UNIDOS.

Nuevo Mercado para el Hierro.

Según informes, se está dando gran preferencia en los países de la América Central al empleo del hierro en la construcción de casas. Cinco años ha, el uso de aquel material era desconocido, y hoy, en la ciudad de Guatemala solamente, hay más de cien casas construidas con vigas de hierro. En la ciudad de San Salvador se ha adoptado este metal como el más resistente en los temblores de tierra. El hierro corrugado también se está usando mucho para techos. En la reconstrucción de la ciudad de Guayaquil, Ecuador, que fué casi totalmente destruída por un fuego hace más de un año, se están sustituyendo las antiguas estructuras de madera por casas construidas parcialmente de hierro. Sería de importancia para los intereses de los comerciantes americanos estudiar las condiciones de este mercado para la colocación de los productos de sus fábricas.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIÃO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

VOL. V. NOVEMBRO DE 1897. No. 5.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS. V.*

A COSTA SEPTENTRIONAL DA AMERICA DO SUL.

No BOLETIM do mez de Outubro estudámos as relações commerciaes dos Estados Unidos com o Mexico, a America Central e as Antilhas. Na ordem geographica, tanto como na proximidade de relações commerciaes, segue-se a costa septentrional da America do Sul, comprehendendo as Republicas de Columbia e de Venezuela e as colonias de Curaçáo, Trinidad e as tres Guyanas. Um lance de olhos sobre o mappa do hemispherio occidental revelará immediatamente o facto de que as vantagens na posição dos Estados Unidos na concurrencia para o commercio do Mar dos Carahibas, que são tão notaveis em relação ao Mexico, á America Central e ás Antilhas, extendem-se a toda a linha da costa da America do Sul no Mar dos Carahibas. Una linha tirada de New York para o sul pela derrota de oeste, entre Cuba e Haiti, irá dar mais ou menos perto do porto de Carthagena na costa do norte de Columbia. Outra linha de New York na direcção sudeste pela derrota de Mona, entre Haiti e Puerto Rico, irá dar a Laguaira, porto de mar de Caracas, capital de Venezuela. Terceira linha, mais inclinada para léste, marca a derrota de New

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no BOLETIM MENSAL de Julho de 1897.

York para as pequenas Antilhas, incluindo Barbados e dahí para Demerara (Georgetown) na Guyana Ingleza.

Tomando Barbados como ponto de partida, a distancia até New York, 1829 milhas nauticas, é cerca da metade da distancia até Liverpool, Inglaterra, 3705 milhas. As differenças em favor dos portos dos Estados Unidos crescem á proporção que se caminha para o oeste, de modo que, fallando approximadamente, os grandes centros commerciaes da costa do Atlantico pode-se dizer que estão da metade a dois terços mais perto dos portos do Mar dos Carahibas na America do Sul do que os seus rivaes europeus. A disparidade é, está visto, muito maior em favor das principaes cidades do golfo ao longo da costa dos Estados Unidos. Mobile, New Orleans e Galveston são pontos vantajosos para o commercio pelo Mar dos Carahibas para a America do Sul, e só esperam o estimulo de esforços activos para adquirirem posições de superioridade como portos de sahida para as manufacturas e productos inferiores de uma immensa zona do territorio dos Estados Unidos, que procuram mercado na America do Sul, tanto como no Mexico, America Central e Antilhas, e como centros de distribuição das importações nos Estados Unidos, procedentes dessa vasta região. A communicação entre o extenso valle do Mississippi e a costa septentrional da America do Sul, corre em uma linha quasi recta de noroeste a sudeste, passando pela extremidade occidental da ilha de Cuba. É facto interessante e de muita importancia practica que qualquer das muitas derrotas para linhas de vapores dos Estados Unidos para os portos da America do Sul no Mar dos Carahibas, está provida a meio caminho de uma posição favoravel para tomar carvão, fazer reparos ou commerciar em uma ou mais das ilhas das grandes ou pequenas Antilhas.

A Columbia appresenta-se naturalmente emprimeiro lugar ao considerarmos as condições commerciaes desta porção da America do Sul, por isso que está mais intimamente ligado pela sua posição com o Continente norte americano. Uma das suas circumscripções, Panama, faz geographicamente parte da America Central, e por muitos annos tem sido o unico grande caminho para o trafico inter-oceanico, entre o Mar dos Carahibas, e o Oceano Pacifico. A Republica da Columbia possue uma costa extensa quer no Atlantico quer no Pacifico. Suas relações com os Estados Unidos teem por longo tempo sido mais ou menos intimas. Foram

energia e capital norte americanos que construiram a estrada de ferro interoceanica, de Colon a Panamá, ha perto de meio seculo. A terminação do Canal do Panamá, si se vier a realizar, apesar de ter sido a obra iniciada e estar agora sendo feita pelos francezes contribuiria principalmente para o desenvolvimento das relações commerciaes com os Estados Unidos. A Columbia é tida como rica em depositos mineraes e capaz de immensa producção de café, cacao, tabaco, fibras e outros productos agricolas, que encontram facil mercado a preços remuneradores nos Estados Unidos.

A quota dos Estados Unidos no commercio da Colombia não é a que deveria ser nem a que poderia facilmente vir a ser. Nos ultimos annos a França, devido sem duvida aos seus largos dispendios com o Canal de Panamá, tem occupado o primeiro lugar, vindo a Inglaterra em segundo e os Estados Unidos em terceiro. Quasi metade das exportações da Grã-Bretanha para a Columbia é em fazendas de algodão, na manufactura das quaes são os Estados Unidos tão notaveis. Com o esforço necessario a maior parte deste commercio podia ser transferida para os Estados Unidos, em troca de productos da Columbia, que os Estados Unidos poderiam facilmente absorver. Os algarismos, porem, do anno passado mostram ganho satisfactorio para os Estados Unidos, quer na exportação quer na importação. As exportações para a Columbia cresceram de $2,784,634 em 1894 a $3,382,588 em 1896, e as importações de $1,338,283 a $4,843,256, sendo o ganho nesta ultima principalmente em café, em couros e em pelles, devido a mudanças na tarifa dos Estados Unidos—facto significativo para o valor de concessões reciprocas no commercio latino-americano.

Os principaes obstaculos ao desenvolvimento do commercio dos Estados Unidos actualmente parece serem os preços mais caros de certos artigos, em comparação com os similares europeus, e os fretes mais baixos entre os portos latino-americanos e os europeus, não obstante serem as distancias entre alguns desses portos o triplo da distancia dos Estados Unidos. Que estes embaraços são apenas temporarios, parece obvio em vista do facto que os fabricantes norte americanos estão agora vendendo seus productos em concurrencia com os fabricantes europeus nos proprrios mercados destes. É provavelmente apenas uma questão de tempo vêr uma rivalidade semelhante sahir ao encontro dos Europeus na America do Sul, sob condições muito menos desfavora-

veis aos Estados Unidos. O problema de transporte barato e rapido torna-se de summa importancia para tal concurrencia, e antes que os Estados Unidos criem uma marinha mercante sufficiente no Mar dos Carahibas, não podem esperar a inversão das condições presentes.

Venezuela é a Republica da America do Sul, que recentes acontecimentos politicos parece terem assignalado proeminentemente para a mais estreita intimidade e commercio com os Estados Unidos. A asseveração do principio vital—a America para os Americanos—feita em seu favor contra as pretenções da maior potencia maritima do mundo, suscitou naturalmente um sentimento mais amistoso no povo de Venezuela pelos Estados Unidos, e está só nas mãos dos capitalistas e commerciantes deste paiz o aproveitarem-se da boa vontade nacional para cultivar emprezas e negocios, que redundariam em vantagens reciprocas. Desde que cessaram os direitos retaliatorios, impostos pelos Estados Unidos sobre o café e os couros de Venezuela, tem havido notavel augmento de commercio, e um accordo equitativo de tarifas para a troca de productos poria indubitavelmente o commercio das duas Republicas em uma base permanente de prosperidade. A administração do Presidente Crespo deu a Venezuela um periodo de desenvolvimento pacifico, que produziu os mais felizes resultados, os quaes promettem continuar. A acção recente da Associação Nacional de Manufactureiros dos Estados Unidos, mandando um representante seu a Caracas para estabelecer alli uma agencia, é o primeiro passo, devemos esperar, de um movimento serio para colher beneficios practicos das condições excepcionalmente favoraveis que agora existem.

Os Estados Unidos no passado tomou o maior volume dos productos mais importantes de Venezuela, e está fazendo o mesmo de novo. Venezuela, de sua parte, importaria dos Estados Unidos a maior parte daquillo de que precisa, si estes lhe offerecessem quanto a preços, prazos de credito, taxa de fretes, etc., termos tão favoraveis como a Europa offerece. Os Estados Unidos compram agora de Venezuela annualmente cerca de $10,000,000 de productos, e vendem-lhe cerca de $4,000,000. É muito provavel que estes algarismos podessem ser balançados si os Estados Unidos mostrassem esforços concertados e energicos quanto a artigos manufacturados, nos quaes teem tão claramente demon-

strado sua superioridade. A Grã-Bretanha tem vendido a Venezuela grande quantidade de fazendas de algodão, machinas, instrumentos e ferramenta, que os Estados Unidos se acham agora em condições de supprir. Em um relatorio recentemente publicado, o Consul inglez em Caracas admitte que certos artigos, taes como instrumentos agricolas, "são obtidos mais barato e mais depressa dos Estados Unidos."

Ha tambem procura para apparelhos de mineração e material para estradas de ferro, que os Estados Unidos podem muito bem fornecer em concurrencia com qualquer paiz. Em tecidos de algodão, chitas e fazenda em peças a Inglaterra, dizem-nos, ainda mantem sua superioridade; mas o emprehendimento recente da Associação Nacional de Manufactureiros talvez traga como um de seus resultados a derivação deste importante ramo de commercio para os Estados Unidos. É com os Allemães e não com os Inglezes que os Estados Unidos teem de luctar em Venezuela. As firmas mais importantes no paiz são Allemãs e sua industria e perseverança em se assimilarem á população e em se familiarizarem completamente com os costumes locaes e usos commerciaes os tornam poderoso factor, que deve ser levado em conta.

Capital Allemão tem sido largamente empregado em Venezuela, e é sómente por meio de semelhante liberalidade e pertinacia que os manufactureiros e exportadores dos Estados Unidos podem esperar tirar partido da indubitavel predilecção por seu paiz. Sentimento e communhão de interesses politicos valem muito nas relações commerciaes, mas só quando activo esforço lhes serve de supplemento. A maior parte de navegação a vapor em Venezuela, ao contrario do que succede com os outros paizes da America do Sul, faz-se sob a bandeira dos Estados Unidos; a linha Red D, que navega entre Maracaibo e New York, registrou, em 1896, 65 chegadas e sahidas de vapores. Durante esse anno nenhum vapor de outra nacionalidade apparece no movimento do porto, donde aliás sahiram 1 Inglez, 3 Norte Americanos, 23 Hollandezes e 140 navios de vela Venezuelanos. Este é um agradavel espectaculo para os Estados Unidos e mostra o que se pode fazer em todos os pontos do Mar dos Carahibas.

A ilha de Trinidad, colonia ingleza, situada de fronte do delta do Orinoco, a grande estrada fluvial de Venezuela, pareceria á primeira vista constituir uma ameaça do desenvolvimento das

relações commerciaes com os Estados Unidos; mas, semelhante a outras dependencias europeias no Mar dos Carahibas, tem seu mercado natural tanto como o seu ponto mais conveniente de supprimentos nos Estados Unidos. O ultimo relatorio colonial de Trinidad á Secretaria das Relações Exteriores da Grã-Bretanha, em data de 17 de Julho de 1897, mostra que Trinidad importa dos Estados Unidos quasi metade do que importa da Grã-Bretanha. A ilha exporta para os Estados Unidos quasi dous terços do que exporta para a Grã-Bretanha. As importações de Trinidad sobem em algarismo redondo a cerca de $12,000,000, e as exportações a cerca de $11,000,000.

Ver-se-ha portanto que o seu commercio é muito valioso, e com o augmento das facilidades de transporte e com o cultivo das relações já existentes, os Estados Unidos podem razoavelmente esperar absorver gradualmente a maior parte delle, em connexão com o desenvolvimento do seu commercio com Venezuela. Trinidad importa mais de $5,000,000 de artigos manufacturados, e perto da mesma importancia em animaes vivos e provisões. As suas principaes exportações consistem em assucar, cacao e asphalto. Cerca de tres quartas partes do asphalto já é tomado pelos Estados Unidos, que tambem consomem mais de metade da producção de assucar, e cerca de um quinto da exportação de cacao.

Tanto Venezuela como as Guyanas abrem tentadoras opportunidades ao espirito emprehendedor e aos capitaes norte-americanos no desenvolvimento da industria de mineração aurifera, que se acha localizada principalmente no territorio disputado por Venezuela e pela Guyana Ingleza. Cidadãos dos Estados Unidos figuraram no numero dos primeiros exploradores de minas de ouro nesta região. Não resta duvida ácerca da grande riqueza dos depositos de ouro. Pensa-se agora ser mais do que provaval existir alli o Eldorado, que em vão buscou Sir Walter Raleigh e outros aventureiros ha mais de dous seculos. Seja como for, é facto bem averiguado que o ouro existe em quantidade remuneradora em varias partes da região da Guyana, e que alli haverá indubitavelmente incentivos não só a emprezas de mineração, mas tambem para a venda de machinismo para minerar e outros supprimentos, e com o influxo da immigração, attrahida pelo ouro, procura de grande variedade de artigos manufacturados.

A Guyana Ingleza já importa dos Estados Unidos de um terço a uma metade do que importa da GrãrBretanha. Em 1896 exportou para os Estados Unidos perto de dous terços da sua exportação para a Grã-Bretanha. Os Estados Unidos tomaram mais do que o dobro de seu assucar, principal producto agricola da região, do que a Grã-Bretanha. A differença na exportação é devida na realidade á producção de ouro, que foi exclusivamente para a Grã-Bretanha, subindo em 1896 a mais de $2,000,000. Subtraida a exportação de ouro do total, os Estados Unidos consomem mais productos agricolas da Guyana Ingleza do que a mãe-patria.

Quasi como em toda a parte no Mar dos Carahibas, pode-se dizer que os Estados Unidos occupam lugar secundario, só por falta de esforços apropriados. Já não é mero assumpto de especulação pensar no que se poderá facilmente conseguir no desenvolvimento das relações commerciaes com toda esta região, pois os factos citados e os algarismos minuciosos da estatistica estão mostrando que, sem acção concertada da parte dos fabricantes e exportadores dos Estados Unidos, mas simplesmente pelas tendencias naturaes do commercio, o commercio de todos estes paizes gravita constantemente em torno dos Estados Unidos.

Os elementos de successo futuro na utilisação das relações geographicas, politicas e economicas, que já tendem tão fortemente para uma communhão de interesses entre os Estados Unidos e toda a região do Mar dos Carahibas, são ao meu ver:

I. O cuidadoso arranjo das relações aduaneiras por meio de accordos de reciprocidade que garantam a cada uma das partes o consumo pela outra de todos os seus productos que são necessarios e não entram em concurrencia com os productos domesticos.

II. O rapido desenvolvimento dos meios de communicação pelo estabelecimento de linhas regulares de vapores velozes, com grande capacidade para frete, possuidos e tripolados por cidadãos de alguma das Republicas Americanas, sob cujas bandeiras devem navegar.

III. A adaptação dos systemas de commercio e manufacturas dos Estados Unidos aos costumes e gostos das differentes localidades. O que servir ao Mexico pode ser inutil para Venezuela; artigos que podem ser vendidos com vantagem no Haiti podem accumular-se nos balcões dos negociantes da Columbia ou das

Guyanas. Algumas das ilhas do Mar dos Carahibas dependem quasi absolutamente dos Estados Unidos para o fornecimento de certas provisões, ao passo que a costa septentrional da America do Sul deseja machinas aperfeiçoadas, material para estradas de ferro, instrumentos agricolas, fazendas de algodão, etc.

Solvidos os tres problemas acima, não se pode duvidar, em minha opinião, da rapida expansão do commercio dos Estados Unidos desde o Rio Grande ao longo de toda a costa do Mexico, da America Central e da parte do norte da America do Sul até os limites orientaes da Guyana Franceza, incluindo as ilhas do Mar dos Carahibas. O momento é opportuno para tal desenvolvimento e expansão do commercio americano entre os povos americanos, pois as mudanças nas condições politicas no hemispherio occidental coincidem felizmente com o notavel despertar do interesse que os Estados Unidos mostram no commercio latino-americano. Importantes e influentes associações commerciaes estão tambem instando por acção immediata dos Estados Unidos para enfrentar a crescente rivalidade da Europa.

Por exemplo, um relatorio recente de uma commissão da Associação Nacional de Manufactureiros dos Estados Unidos diz: "Dentro em pouco tempo será ocioso discutir a questão. A campanha deve ser iniciada agora, do contrario este commercio sahirá para sempre das mãos dos Estados Unidos e as crescentes necessidades dos paizes ao sul dos Estados Unidos serão suppridas pela Europa." Si, porem, os Estados Unidos resolutamente se embarcarem nesta grande empreza commercial, podem encarar o futuro com uma confiança perfeitamente justificada pelas condições que me esforcei por tornar claras, e pelo recente successo na concurrencia no seu proprio territorio com as principaes nações industriaes do globo.

Joseph P. Smith

SITUAÇÃO FINANCEIRA NO BRAZIL.—II.

II.

EXERCICIOS FINANCEIROS DE 1894 A 1897.

A liquidação definitiva do exercicio fiscal de 1894 deu como receita 264,345 contos de réis, em vez de 230,022 calculados no orçamento, e como despeza 364,550, em vez de 250,458 votados no orçamento. Assim a despeza excedeu a receita em 100,205 contos, que pela maior parte foram cobertos pela emissão de 77,000 contos em papel-moeda; o deficit consideravel deste anno foi causado pela revolta da armada, que durou desde Setembro de 1893 até Março de 1894. Só os Ministerios da Guerra e da Marinha despenderam 92,000 contos além das suas verbas ordinarias.

O deficit de 100,205 contos tendo sido coberto até a quantia de 84,905 contos, ficou um deficit de 15,299 contos, que, deduzido do saldo do Thesouro no ultimo de Dezembro de 1893, na importancia de 236,244 contos, reduziu este saldo a 220,945 contos.

Para o exercicio fiscal de 1895, a liquidação ainda não é definitiva. Segundo a liquidação provisoria, a receita foi de 297,468 contos, em vez de 266,689 calculados no orçamento, e a despeza foi de 340,835, em vez de 275,691 votados na lei de orçamento. O deficit para este anno foi, pois, de 43,366 contos, causado principalmente pelos creditos extraordinarios e supplementares na importancia de 43,000 contos para o Ministerio da Guerra e de 13,000 contos para o da Marinha.

Durante este anno fiscal as operações de credito internas e externas fizeram entrar no Thesouro 126,652 contos. Uma parte desta somma foi consagrada ao resgate de 30,000 contos de papel-moeda.

Para o exercicio fiscal de 1896, o Thesouro pode apenas fornecer um calculo approximado segundo o qual a receita foi de 344,989 contos e a despeza de 343,526 contos que deixaria um saldo de 1,463 contos. Porem creditos extraordinarios na importancia de 49,700 contos foram abertos para pagamento de reclamações, indemnizações provenientes de rescisões, de contractos e

outras despezas, e isto dará em resultado definitivo um deficit de 48,236 contos para este anno fiscal.

Guanto ao exercicio corrente, ao Ministro da Fazenda eram apenas conhecidos os algarismos dos primeiros tres mezes nos quaes baseou o seu calculo para o anno inteiro. A receita arrecadada durante o primeiro quartel do anno subiu a 73,268 contos. Para o anno inteiro o Ministro calcula a receita em 304,821 contos, ou 34,000 contos menos do que a receita calculada na lei de orçamento. O Ministro espera que a receita, em que influiu principalmente a diminuição nos direitos de importação, melhorará de agora em diante até o fim do anno, e que a taxa do sello e os direitos de consumo especialmente excederão a importancia calculada.

Não obstante em suas conclusões geraes, diz que é da mais alta importancia perseverar no plano da mais severa economia, sendo do dever dos poderes publicos declarar do modo o mais positivo que os impostos arrecadados serão exclusivamente consagrados aos serviços absolutamente indispensaveis. Quaesquer que sejam os sacrificios, o esforço da Nação deve ser empregado em equilibrar a receita e a despeza, unica base segura da reconstrucção das finanças do paiz.

III.

O ORÇAMENTO DO THESOURO PARA 1898

O orçamento do Thesouro que foi elaborado pela commissão de Finanças do Congresso Brazileiro consigna 180,309 contos para as despezas do Ministerio da Fazenda, além dos creditos supplementares que o Governo fica autorizado a abrir. O Governo é autorizado a vender ou a arrendar, depois de chamar propostas, todos os proprios nacionaes, e empregar o producto quer na acquisição de outras propriedades necessarias ao serviço publico, quer na conservação e reparos dos proprios agora existentes.

Os algarismos da commissão são 180,309 contos ao passo que a proposta do Governo foi de 139,063 contos. Este augmento resulta do facto de haver a commissão, depois de reduzir outras verbas da proposta do Governo na importancia da 3,754 contos, sido obrigada a admittir que os 55,000 contos para differençaa de cambio eram insufficientes, e a elevar esta verba a 100,000 contos.

Em vez de calcular esta despeza á taxa de cambio de 12 dinheiros por milréis, a commissão adoptou a taxa de 8 dinheiros.

A despeza em ouro, conforme a opinião da commissão é a seguinte:

Ministerio da Fazenda:

	Contos.
Juros e amortisação da divida externa	17,394
Juro e amortisação dos emprestimos de 1868, 1879, e 1889	6,811
Juro de apolices de 4 por cento	4,986
Despeza da Delegacia do Thesouro em Londres	18
Encommenda de notas do Thesouro	100
Compra de nickel e cobre	200
Garantia do emprestimo da associação commercial	325
Quota do Brazil na manutenção da Secretaria das Republicas Americanas	8
Total	29,842

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas:

	Contos.
Garantia de juros a companhias de estradas de ferro cujas directorias teem domicilio na Europa	10,114
Subvenção ao cabo telegraphico de Belém a Manáos	152
Garantia de juros á Ceará Harbor Corporation	292
Illuminação publica	466
Total	11,024

Ministerio das Relações Exteriores:

	Contos.
Legações e Consulados	1,186
Ajudas de custo aos agentes diplomaticos e consulares	130
Despezas extraordinarias	60
Total	1,376

Sommando estas despezas, o total sobe a 42,243 contos em ouro, que á taxa de cambio de 8 dinheiros por milréis representam 142,554 contos em papel, ou uma differença de cambio de 100,311 contos.

Estas são apenas as despezas em ouro mencionadas no orçamento; ha outras que, segundo a commissão, são as seguintes:

	Contos.
Garantia de juros á estrada de ferro Oeste de Minas, £240,000 ou	2,133
Pagamento de navios em construcção na Europa	3,780
Adiantamento aos Estados da Bahia e de Pernambuco, por conta das suas estradas de ferro	450
Total	6,363

Isto eleva o total a pagar em ouro á somma de 48,606 contos, ou á taxa de cambio de 8 dinheiros, 161,644 contos em papel-moeda, e ao passo que a baixa do cambio assim augmenta as obrigações do Thesouro no exterior, contribue, embaraçando a importação, para a diminuição da renda das alfandegas, principal fonte de renda nacional. E a commissão chega ás seguintes conclusões, á vista dos factos simultaneos do augmento de despeza e da diminuição da receita:

1°. Que é innegavel que o presente systema de impostos não pode fornecer á Administração os meios indispensaveis para cobrir as despezas com os varios serviços de que se acha sobrecarregada;

2°. Que o algarismo consideravel da divida publica interna e externa consolidada e a depreciação da moeda-papel mostram claramente que o credito do Brazil não repousa em base solida.

A commissão reconhece que a situação exige reducção nas despezas publicas: "O augmento constante da despeza desde 1889, diz ella, tem sido seguido cada anno pelo augmento dos direitos de alfandega; mas, apesar do augmento continuo da receita dahi proveniente, é facil demonstrar que não corresponde ás necessidades do Governo. Basta mencionar os recursos á disposição do Governo durante os ultimos seis annos, para cobrir os deficits; os depositos dos bancos de emissão; dous emprestimos estrangeiros, cujo resultado liquido foi de £8,856,839, e um emprestimo interno de 100,000 contos, as emissões de papel-moeda, constituem uma somma consideravel que tem sido empregada em supprir a deficiencia das fontes de renda. Mas o emprego de taes expedientes, a que o Governo se tem visto obrigado pela força das circumstancias, tem um limite, que não pode ser ultrapassado sem grave damno do credito do paiz."

Em taes circumstancias, o principal remedio a recommendar é a reducção das despezas e a mais estricta economia nos serviços publicos, pelo menos até se crearem novas fontes de receita.

Salvador Mendonça

REPUBLICA ARGENTINA.

LEI DE MONOPOLIO DO TABACO.

Os seguintes são os artigos do projecto de lei sobre o monopolio do tabaco, apresentado pelo Deputado Senhor DEMARIA e submettido ao presente á discussão no Congresso Nacional:

ARTIGO 1. Desde o 1º de Janeiro de 1898, o commercio do tabaco e sua manufactura, em toda a Republica, estará a cargo exclusivo do governo.

ART. 2. O Executivo indicará ao Congresso, logo que for possivel, a forma em que hão de estabelecer-se os escriptorios destinados á venda, fabricação, exportação e importação do tabaco, assim como:

(*a*) A fixação do numero e importe das apolices que o governo terá de emittir para a expropriação no paiz de todo o tabaco, com suas fabricas e accessorios.

(*b*) Tudo relativo ás apolices, valor de cada uma, commissão, juro, forma da emissão, amortisação, etc.

(*c*) O procedimento que tem de adoptar-se para a fixação dos preços do tabaco e installações que hajam de ser expropriadas, em caso de que não possa chegar-se a um accôrdo com os interessados.

(*d*) Fixação da quantidade que se deve abonar pela differença entre os preços da compra e da venda do tabaco, segundo a classe e manufactura.

(*e*) Forma em que se deve levar a cabo a cultura.

(*f*) Penas em que incorrerão os que infrinjam as leis relativas á venda e cultura do tabaco.

ART. 3. Quando o Congresso tenha votado esta lei, o Executivo expedirá os decretos para sua execução.

ART. 4. A administração commercial superior relativa ao tabaco estará a cargo do Ministro da Fazenda, administrador geral nomeado pelo Executivo, e de um cidadão nomeado pelo Senado cada dous annos, que receberá um salario.

ART. 5. Esta administração estará obrigada a dar preferencia nos empregos aos que tenham servido no exercito por mais de dez annos, e se tenham separado com o gráo de sargento sem haver commettido nenhum acto deshonroso.

ART. 6. As recietas liquidas da venda e manufactura do tabaco serão dedicadas exclusivamente ao pagamento da divida exterior nacional, depois de fazerena-se os pagamentos para a amortisação das apolices, cuja emissão auctorisa esta lei.

A INDUSTRIA DO ALGODÃO.

Devido á depressão na cultura e manufactura de assucar de canna na provincia de Tucuman, por causa do excesso de producção e das tarifas de outros paizes, os habitantes d'aquella provincia acharam necessaria a cultura de novas industrias. Diz-se que o

preço que pagaram os fabricantes pela canna de assucar baixou de vinte e dous centavos a seis centavos por arroba.

Ha muito tempo que se sabe que o clima e solo de Tucuman se adaptam bem á cultura do algodão, e muitas experiencias têm demonstrado este facto. E' na producção desta planta que os agricultores e fabricantes esperam encontrar allivio á situação actual.

Segundo o South American Journal, acaba de organisar-se uma companhia na Inglaterra sob o nome de "Argentine National Spinning and Manufacturing Company Limited," cujo capital será de $700,000. A directoria compõe-se de homens de negocio da mais alta representacão, incluindo-se entre outros nomes os de Lord WESTBURY eo Sr. R. C RICHARDS; este ultimo foi um proeminente fabricante de algodão em Manchester. A concessão do governo sob a qual se estabelece esta empreza manufactureira, dá á companhia o exclusivo direito por dez annos de estabelecer na provincia uma fabrica de fiar e tecer, livre de toda classe de taxas, provinciaes e municipaes. Crê-se que isto dará motivo a que se inaugure a cultura do algodão em grande escala na Republica Argentina, e que esta chegará a constituir uma das grandes industrias agricolas d'aquella terra privilegiada.

BRAZIL.

ABASTECIMENTO DE AGUA DA CIDADE DE BELÉM, CAPITAL DO ESTADO DO PARÁ.

O governo do Estado do Pará, que actualmente se encarrega do abastecimento d'agua potavel da cidade de Belém, abriu concurrencia até o dia 31 de Dezembro do anno corrente, para a alienação d'esse serviço. As informações sobre essa arrematação serão prestadas no Consulado Geral do Brazil em New York. As principaes condições d'essa arrematação são as seguintes:

(*a*) O Estado transfere ao arrematante todos os direitos de sua propriedade sobre os machinismos e materiaes actualmente empregados.

(*b*) O Estado garante ao arrematante o privilegio d'esse abastecimento por meio de canalisação, durante o prazo de 60 annos.

(*c*) Prorogação por mais 30 annos si durante o prazo do privilegio o abastecimento d'agua tiver attingido um maximo de dez milhões de litros diarios.

(*d*) Desapropriação por utilidade publica dos terrenos, fontes e regatos que forem julgados necessarios.

(*e*) Isenção de impostos estadoaes e municipaes.

(*f*) O arrematante terá o direito de cobrar dos particulares em cujos predios haja collocado uma ou mais derivações a importancia de meio real por litro d'agua para uso domestico e industrial.

MEXICO.

NOTAS TIRADAS DA MENSAGEM DO PRESIDENTE.

O Congresso mexicano reuniu-se em sessão ordinaria no dia 16 do corrente mez.

Depois dos preliminares de costume, o Presidente Diaz pronunciou sua mensagem, dirigida aos deputados e senadores.

O Presidente, em termos congratulatorios, fez referencia ao facto de que o paiz está em paz com todas as nações e que a tranquilidade prevalece em toda a Republica. O tratado que determina a questão de limites com a Honduras britannica foi formalmente ratificado e promulgado. A consummação do tratado, que determina os limites com Guatemala, depende sómente da decisão do arbitro a respeito de certos detalhes de menor importancia.

Sobre o assumpto das obras publicas, a mensagem dá a informação de que a prodigiosa empreza de drenagem do Valle do Mexico, que se começou já ha alguns annos, está quasi concluida, garantindo assim á capital e seus arredores un systema de drenagem, fundado sobre um plano moderno.

Os trabalhos do melhoramento do Porto de Vera Cruz, que darão a esta cidade um porto grande, profundo, e abrigado, se continuam com a mais satisfactoria actividade. Em Tampico, e outros portos tambem, estão-se levando a cabo obras publicas e construindo edificios.

Desde Abril de 1897, têm-se construido 388 kilometros de vias ferreas e o systema de estradas de ferro da Republica comprehende agora um total de 11,890 kilometros. O numero de titulos de concessão de minas expedidos desde Abril foi de 1619, comprehendendo 7,287 propriedades de um hectare cada uma. A venda de terras publicas montou a 782,000 hectares no valor de

$135,545. Devido ás grandes chuvas nos districtos agricolas a condição das colheitas é excellente. A renda para o anno fiscal de 1896–97 montou a $51,500,000, um augmento sobre a do anno anterior de $1,000,000.

NICARAGUA.

PREMIOS CONCEDIDOS Á CULTURA DO CAFÉ, CACÁO, BORRACHA, ETC., NAS TERRAS PUBLICAS.

Esta Secretaria recebeu do Sr. M. J. Clancy, agente consular dos Estados Unidos em Bluefields, uma traducção de um decreto recente, concedendo ao Districto de Zelaya as mesmas condições relativas á cultura dos productos principaes, que existiam para os outros districtos da Republica,

O premio é estabelecido pelo prazo de cinco annos e as condições são as seguintes:

Por cada hectare de pastagem—	
Em desmonte	$3
Sem desmonte	2
Por cada hectare—	
De batatas	2
De maiz	2
De feijão	2
De arroz	3
De tabaco	3
De canna de assucar	4
De trigo	3

O Sr. Clancy, ao transmittir o decreto, faz a seguinte explicação do termo "pastagem sem desmonte;" toda a terra em Nicaragua é uma grande floresta salvo as "savanas" que se encontram algumas vezes. Quando a terra está desmontada de todas as arvores salvo as necessarias para abrigar o gado, isto se chama uma "pastagem sem desmonte."

O fim deste decreto é de favorecer uma colonisação desejavel de todos os paizes.

URUGUAY.

COMMERCIO COM OS ESTADOS UNIDOS.

O Sr. Murguiondo, consul geral, dá a esta secretaria a seguinte estatistica relativa ao commercio entre o Uruguay e os Estados Unidos durante o primeiro semestre de 1897, comparado com o do mesmo periodo de 1896.

Annos.	Exportação.	Importação.
1896	$725, 854. 71	$1, 034, 787. 00
1897	529, 018. 24	3, 611, 263. 00

Estes algarismos mostram uma diminuição de $196,836.47 nas exportações de 1897, emquanto que as importações do mesmo anno mostram um augmento de $2,576,476.

O valor das exportações de New York mostra uma diminuição de $266,189. As exportações de outros pontos do extremo oriental e do sul, não soffreram alteração.

As importações dividiram-se do modo seguinte:

New York	$3, 428, 219
Philadelphia	20, 707
Boston	150, 923
Baltimore	11, 414

CARNE E SUAS PREPARAÇÕES.

O Sr. Edgar Schramm, consul dos Estados Unidos em Montevidéo, transmitte ao Ministro de Estado em data de 27 de Agosto de 1897, dados interessantes sobre a producção e exportação de carnes da Republica do Uruguay.

Deste relatorio vê-se que o xarque, que é o principal producto de carne, é exportado em sua totalidade para o Brazil, Cuba e algumas das outras Antilhas. Para a producção deste artigo que constitue o principal comestivel no ramo de carnes no Brazil, abateram-se no Uruguay, durante o anno passado, 869,500 rezes, das quaes 402,600 foram abatidas em Montevidéo.

O Extracto Liebig vem em segundo lugar em importancia, para cuja preparação são abatidas annualmente mais de 200,000

rezes. Uma grande companhia anonyma conduz esta industria; esta companhia tem seus estabelicimentos em Fray Bentos e seu capital é de £500,000. Tão lucrativa é esta empreza, que o saldo da companhia para o anno de 1896–97 mostra a importancia de £113,280, 13 shillings e 4 dinheiros. Tem-se estabelecido no paiz, e em concurrencia com esta empreza, outra companhia que pretende que os extractos que elabora conservam uma quantidade maior dos elementos nutritivos da carne; este ultimo producto tem encontrado um bom mercado na Italia, Hespanha, Inglaterra, Estados Unidos, Republica Argentina e nos outros paizes. Diz-se que em nenhuma outra parte do mundo podem-se preparar estes extractos de carne de vacca tão baratos e tão satisfactoriamente como no Uruguay, onde a barateza e abundancia da materia prima favorecem esta industria.

O Consul SCHRAMM colloca em quarto e ultimo lugar as carnes conservadas que se embarcam para paizes estrangeiros e que consistem principalmente em linguas de vacca em lata, e carne de carneiro e de outras classes, tambem em lata, preparadas segundo o processo Apper, que dá um producto analogo á nossa carne de vacca em salmoura. A exportação destes productos durante o anno, montou a 1,135,508 kilos. Não se exportam preparações de carnes de porco, pois apenas ha bastante para o consumo local.

VENEZUELA.

COMMERCIO DO DISTRICTO CONSULAR DE CARACAS NO ANNO DE 1896.

[Extrahido de um relatorio official dirigido ao Ministerio de Relações Exteriores da Inglaterra.]

MACHINAS.

Não ha fabricas no paiz, e a procura de machinas é limitada ás que são exigidas nas obras mineiras ou nas estradas de ferro. Outros artigos, taes como os instrumentos agricolas, são recebidos em menor tempo dos Estados Unidos onde são mais baratos.

MINERAÇÃO.

Um estabelecimento para a mineração de ouro foi recentemente começado sob a administração de engenheiros inglezes. O capital está sendo subscripto em Londres e em Paris. A companhia é denominada a "Guarico Gold Mining Company, Limited," pelo districto em que a mina é situada.

ESTRADAS DE FERRO.

O Governo cancellou suas obrigações com as varias companhias, de uma garantia de 7 por cento sobre o capital empregado, por apolices da nova divida de 50,000,000 bolivianos que pagam um juro de 5 por cento por anno. Além disto, comprou o stock da Guanta Company, Limited, os trapiches, armazens, estrada de ferro, e as minas de carvão de Naricual, pela somma de 1,500,000 francos em apolices da dita divida.

IMPORTAÇÕES.

O valor das importações recebidas no porto de Puerto Cabello foi o seguinte:

De—	Valor.		
	£	s.	d.
Inglaterra	190, 583	15	0
Allemanha	137, 470	3	0
Estados Unidos	132, 360	17	0
França	90, 190	1	0
Hespanha	37, 608	3	0
Hollanda	17, 702	3	0
Belgica	15, 758	0	0
Italia	9, 726	8	0
Colombia	4, 063	4	0
Total	635, 462	14	0
Total em 1895	736, 869	2	7

EXPORTAÇÕES.

As exportações deste porto montaram a:

Artigos.	Quantidade.	
	1896.	1895.
	Kilos.	*Kilos.*
Café	15, 357, 400	14, 225, 307
Cacáo	376, 444	308, 287
Couros	483, 275	813, 442
Pelles	47, 182	85, 839
Quinina	7, 192	14, 008

MARACAIBO.

Em geral o anno passado de 1896 não foi tão prospero como o de 1895, por causa da concurrencia que vai augmentando constantemente e da baixa no preço de café; os mercados tiveram um excesso de mercadorias.

Ao contrario tem-se feito muito progresso nas facilidades dos transportes.

ESTRADAS DE FERRO.

A estrada de ferro de La Ceiba foi construida até Motatan, assim ficando abertos ao publico os productivos districtos de café de Trujillo, Bocono, e Merida. As mulas antigamente empregadas em levar o café das montanhas até Sabana de Mendoza, agora têm de procurar cargas de frete nos districtos mais remotos.

A estrada de ferro de Tachira está em operação de Encontrados até La Fria. Essa estrada não será de importancia até chegar a Uraca, que é situada na base das montanhas; pois, offerecerá prompta connexão com o districto de Tachira e com o Estado de Santander (Republica de Colombia), evitando as demoras pela via do rio Zulia durante a estação secca e assim regulará muitas transacções de negocio com estes importantes portos tributarios de Maracaibo. A estrada até Uraca estará em breve concluida, porque já estão acabados todos os trabalhos excepto o de collocar os trilhos, que se esperam aqui em breve tempo.

MARACAIBO.

A cidade de Maracaibo vai estendendo-se mais e mais, e as povoações ao longo do lago são incorporadas e providas de telephonos, luz electrica e tramways.

Um caes grande e solido foi acabado, para todos os navios que são os que podem chegar a Maracaibo por causa da barra, que são os de 11½ pés de calado. A antiga maneira de carregar e descarregar os productos, tão custoso quanto perigoso, é assim evitada, porque toda a carga é collocada no novo cáes, de onde irá directamente para a nova alfandega, que será um edificio espaçoso e commodo. Está sendo construida actualmente por uma companhia chamada "Muelles de Maracaibo" sob contracto do Governo. Depois de um prazo fixo, quasi 20 annos a partir do presente, os caes e armazens pertencerão ao Governo de Venezuela.

A correspondencia da Europa para Maracaibo deve ser sempre dirigida por via de New York pela Red D Line, porque si não, as cartas necessitarão de 30 dias e mais em vez de 18 dias pela via indicada.

Viu-se neste porto em 1896 uma só bandeira ingleza e poucos navios europeus chegaram aqui, porque os transportes são feitos principalmente pelos navios da American Red D Line com um movimento de 65 entradas e sahidas.

A barra interior "Tablazo" tem uma profundidade um pouco maior, tendo sido descuberto um novo canal, mas não seria seguro para que carregassem navios de mais de 11½ pés de calado.

A navegação dos lagos torna-se mais importante cada anno. Pequenos vapores fazem connexão entre La Ceiba e Matatan, e entre Encontrados e La Fria ou Puerto Villamizar, este sendo um porto colombiano no rio Zulia.

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ.

A exportação de café está augmentando constantemente em proporção aos cafeeiros que se plantam mais e mais no interior.

EXPORTAÇÃO.

Anno.	Quantidade.	Valor (approximado).
	Toneladas.	*Libras.*
1896	28, 212	1, 748, 800
1895	22, 951	1, 660, 000

COMMERCIO MISCELLANEO.

BOLIVIA.

Novos Projectos de Estradas de Ferro.

O Governo da Bolivia, ha alguns mezes, nomeou um corpo de engenheiros afim de determinar a practicabilidade da construcção de uma estrada de ferro de Challapata até o districto de Colquechaca, que é muito rico em minas. Como resultado dos estudos achou-se que a linha déve ter 200 kilometros de comprimento e calculou-se em $3,000,000 o custo de construcção. Diz-se que o Governo dá passos para que seja construida promptamente esta importante linha. Um representante da firma W. R. GRACE & Co., de Nova York, está actualmente na Bolivia afim de concluir as negociações para a construcção de uma curta linha entre Desaguardo e La Paz.

BRAZIL.

Projecto da Estrada de Ferro de Madeira e Mamore.

Fez-se referencia varias vezes neste Boletim aos projectos de construcção de uma estrada de ferro ao redor das cataractas do Rio Madeira, e a grande importancia desta empreza. Segundo noticias recentes o Sr. ADOLFO BALLIVIAN acaba de contractar com alguns capitalistas inglezes para levar a cabo esta importante obra. É bem conhecido que o Rio Madeira é um dos tributarios mais importantes do Amazonas, tendo suas fontes nas florestas virgens da Bolivia, que são muito conhecidas ultimamente por sua riqueza em borracha.

Impostos de Embarque no Porto de Santos.

O Sr. FRANK D. HILL, Consul dos Estados Unidos em Santos, n'um relatorio dirigido recentemente ao Ministerio de Estado, diz que a barca americana *Virginia*, ao solicitar despacho recentemente neste porto, teve de pagar $300 por direitos de atracação. Esta difficuldade e este gasto desnecessario surgiram do facto de que a carta de fretamento não continha a clausula de que a barca não ficaria subjeita ao pagamento de direitos de "carga e descarga." O Consul HILL aconselha aos capitães de vapores com destino ao porto de Santos que d'aqui em diante façam inserir nas suas cartas de fretamento a clausula de "livre de direitos de atracação e de carga e descarga."

CHILE.

Desenvolvimento da Industria do Ferro e Aço.

Afin de dar maior desenvolvimento ás industrias manufactureiras do paiz, o Governo projecta dedicar a quantia de $500,000 para sustentar as industrias de ferro e aço. Desta somma a quantia de $120,000 será apropriada como premio a um syndicato americano para o estabelecimento de uma fundição de ferro, e o resto será distribuido igualmente quando se apresentarem opportunidades favoraveis. Segundo investigaçõ officiaes existem em abundancia no Chile mineraes de ferro de excellent qualidad

Estrada de Ferro Transandina.

A commissão nomeada pelo Senado do Chile para estudar cuidadosamente o projecto de capitalistas inglezes para o acabamento da secção Chilena de Estrada de Ferro Transandina que deve-se estender de Tinguiririca a Villa Hermosa na Republica Argentina, ja fez seu relatorio. Mostra-se que o capital do syndicato é de £1,600,000, que é duas vezes maior do que se exige. Exige-se do governo uma garantia de 4 por cento sobre a somma de £500,000 que será concedida sómente depois que a estrada de ferro éstiver acabada e posta em operação entre estes dous pontos.

Quando estiver acabada esta secção, que comprehende 80 kilometros de comprimento, a linha transcontinental que estende-se de Valparaiso na costa do Pacifico até Buenos Ayres no Atlantico, ficará completa. Propõe-se fazer a bitola da mesma largura que a das estradas de ferro do Chile e da Argentina evitando-se, por este meio, a transferencia de passageiros ou de carga nas estações terminaes.

Propõe-se fazer a viagem de oceano a oceano, que é uma distancia de cerca de 1,000 kilometros, em 29 horas em trens expressos. Em anticipação de que o projecto seja approvado pelo governo, cousa que parece assegurada, os concessionarios preparam-se para collocar ao longo da linha até a boca do tunnel, 2,000 trabalhadores com as necessarias officinas e cabanas.

Melhoramento do Porto de Valparaiso.

O congresso do Chile está considerando um projecto para o melhoramento do porto de Valparaiso. Propõe-se votar a verba de $13,000,000 para este fim, e por esta quantia serão emittidas apolices de 5 por cento. O projecto comprehende a construcção de extensos diques e trapiches e os trabalhos de aprofunde o porto.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES REPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V. NOVEMBRE 1897. No. 5.

LES RELATIONS COMMERCIALES EN AMÉRIQUE. V.*

LE LITTORAL DU NORD DE L'AMÉRIQUE DU SUD. V.

Dans le BULLETIN du mois d'octobre les relations commerciales avec le Mexique, l'Amérique Centrale et les Antilles ont été considérées. Par rapport à sa situation géographique, de même qu'à la proximité de son commerce, vient après le littoral du nord de l'Amérique du Sud, embrassant les Républiques de la Colombie et du Venezuela et les colonies de Curaçao, de l'île de la Trinité et des trois Guyanes.

Un coup d'œil jeté sur la mappemonde de l'Hémisphère Occidental, révélera immédiatement le fait que les avantages de situation des Etats-Unis dans la concurrence pour le commerce des Antilles, qui s'appliquent d'une manière frappante au Mexique, à l'Amérique Centrale et aux Antilles, s'étendent à tout le littoral de l'Amérique du Sud baigné par la Mer des Antilles. Une ligne tracée d'un point au sud de New-York, par le passage de l'est, entre l'île de Cuba et le Haïti, aboutirait à un point quelconque près du port de Carthagène sur la côte du nord de la Colombie. Une autre ligne allant dans une direction au sud-est

*Le premier article de cette série a paru dans le BULLETIN MENSUEL du mois de juillet 1897.

de New-York, passant par le passage de l'ouest, entre le Haïti et Puerto-Rico, aboutirait à La Guayra, le port de mer de Caracas, capitale du Venezuela. Une troisième ligne, s'étendant plus à l'est, désigne la route allant de New-York aux Petites Antilles, embrassant les Barbades, et de là, à Demerara (Georgetown) Guyane Britannique.

Prenant comme point de départ, la Barbade, la distance à New-York, 1,829 milles marins, est d'environ la moitié de la distance à Liverpool, Angleterre, soit 3,705 milles marins. Plus on s'avance vers l'ouest, plus les différences en faveur des États-Unis augmentent, de sorte que, d'une manière générale, on peut dire que les grands centres commerciaux du littoral de l'Atlantique se trouvent de la moitié ou de deux tiers plus près des ports sur la Mer des Antilles que leurs rivaux européens.

Cette différence est encore plus à l'avantage des villes principales situées sur le littoral du Golfe aux Etats-Unis. Les villes de Mobile, de la Nouvelle-Orléans et de Galveston sont des points d'avantage pour le commerce des Caraïbes dans l'Amérique du Sud, qui n'attend que le stimulant d'efforts actifs pour leur donner des positions éminentes comme débouchés des manufactures et des produits bruts des immenses étendues du territoire des Etats-Unis qui cherchent des marchés dans l'Amérique du Sud, aussi bien que dans le Mexique, l'Amérique Centrale et les Antilles, comme centres de distribution des importations de ces vastes régions aux Etats-Unis.

Les communications entre la grande vallée du Mississippi et la côte du nord de l'Amérique du Sud s'étendraient en une ligne presque droite du nord-ouest au sud-est, passant par l'extrémité ouest de l'île Cuba. C'est un fait intéressant, d'une grande importance pratique, que toutes les routes de navigation allant des Etats-Unis aux ports sur la mer des Antilles de l'Amérique du Sud, font escale à mi-distance, à une ou à plusieurs des îles des Grandes ou Petites Antilles, pour prendre à bord du charbon, pour les réparations nécessaires et pour faire le commerce.

En considérant les relations commerciales de cette partie de l'Amérique du Sud, la Colombie se place naturellement au premier rang, dû à sa situation la plus proche du continent nord-américain. Un de ses départements, celui du Panama, est, au point de vue

géographique, une partie de l'Amérique Centrale, et a été, pendant plusieurs années, la seule grande route du trafic interocéanique entre la Mer des Antilles et l'océan Pacifique. La République de la Colombie a un littoral étendu sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Ses rapports avec les Etats-Unis ont été, depuis longtemps, plus ou moins rapprochés. Il y a presque cinquante ans que le chemin de fer interocéanique entre colon et Panama a été construit par l'entreprise et le capital américains. L'achèvement du Canal de Panama, s'il a jamais lieu, contribuerait le plus au développement des relations commerciales des Etats-Unis quoi que l'initiative et la continuation du projet de construction aient été poursuivies par les Français.

On sait que la Colombie est riche en ressources minérales et est capable de produire d'immenses récoltes de café, de cacao, de tabac, de fibres et d'autres produits agricoles, qui trouvent toujours aux Etats-Unis, un marché actif et à des prix rémunératoires. La part des Etats-Unis dans le commerce de la Colombie n'est pas ce qu'elle doit être, ni ce qu'elle pourrait facilement devenir. Dernière ment, la France a tenu la première place, dû sans doute, à ses grandes dépenses dans les travaux du Canal de Panama; la Grande-Bretagne vient après, et les Etats-Unis en troisième lieu. Presque la moitié des exportations britanniques pour la Colombie sont des cotonnades, dans la manufacture desquelles les Etats-Unis ne peuvent pas être surpassés. Au moyen d'efforts intélligents, la plus grande partie de ce commerce pourrait être détournée de l'Angleterre en faveur des Etats-Unis, en échange de produits colombiens que les Etats-Unis absorberaient facilement. Les chiffres de l'année passée, montrent des augmentations satisfaisantes pour les Etats-Unis, en exportations et en importations. Les exportations pour la Colombie ont augmenté de $2,784,634 en 1894 à $3,382,588, et les importations de $1,338,283 à $4,843,256, le gain dans ces dernières provenant principalement du café et des cuirs et des peaux, à cause des changements apportés au tarif—un fait significatif de la valeur des concessions de réciprocité dans le commerce latin-américain.

Les principales difficultés pour l'extension immédiate du commerce des Etats-Unis, se trouvent dans les prix élevés de certains articles en comparaison des prix européens, et des frêts peu

élevés de transport à destination et de retour des ports européens, quoique les distances de quelques points soient trois fois plus grandes. Il paraît évident que ces obstacles ne sont que temporaires, puisque des manufacturiers des Etats-Unis font la concurrence aux manufacturiers européens, même dans leurs marchés nationaux. Ce n'est plus qu'une question de temps, quand les manufacturiers européens rencontreront la même rivalité dans les marchés de l'Amérique du Sud, sous des conditions beaucoup plus favorables aux Etats-Unis. Le problème de transports rapides et peu élevés devient d'une importance première dans cette concurrence, et les Etats-Unis ne peuvent espérer renverser les conditions actuelles avant d'avoir créé une marine marchande efficiente dans la Mer des Antilles.

La République de l'Amérique du Sud, dont les récents événements politiques semblent l'avoir marquée d'une manière proéminente, pour le resserrement étroit de ses relations avec les Etats-Unis, est celle du Venezuela. L'assertion du principe essentiel de "l'Amérique pour les Américains," qui a été faite en sa faveur contre les prétentions de la plus grande puissance maritime du monde, a, naturellement, fait naître parmi les Vénézuéliens un sentiment plus chaleureux envers les Etats-Unis. Il dépend maintenant entièrement des capitalistes et des commerçants du dernier pays, de profiter de la bonne volonté nationale et de cultiver des entreprises et des rapports de commerce qui contribueraient à l'avantage mutuel. Depuis l'abolition des droits discriminatoires imposés par les Etats-Unis sur le café et les peaux vénézuéliens, une nouvelle impulsion a été remarquée dans le commerce, et un arrangement de tarif équitable pour l'échange de produits, établirait le commerce des deux Républiques sur des bases permanentes et prospères.

L'administration du Président Crespo a assuré au Venezuela une période de développement pacifique, qui a eu des résultats plus que satisfaisants, et donne lieu de croire à sa continuation.

L'envoi récent d'un représentant à Caracas par l'Association Nationale des Manufacturiers, pour y établir une agence, est le premier pas, il faut espérer, d'un mouvement sérieux pour recueillir un bénéfice pratique des conditions exceptionnellement favorables qui existent à présent. Les Etats-Unis ont, dans le passé, pris la plus grande portion des plus importants produits

vénézuéliens, et continuent à en faire autant maintenant. D'autre part, le Venezuela importerait des Etats-Unis la plus grande partie de ce qu'il a besoin, si ce pays lui offrait des termes aussi favorables, quant aux prix, termes de crédit, frêts de transport, etc., que lui accorde l'Europe. Les Etats-Unis achètent annuellement du Venezuela des produits de la valeur de $10,000,000 environ, et lui en vendent de la valeur de $4,000,000. Il n'est pas invraisemblable que ces chiffres tiendraient l'équilibre, si les Etats-Unis poursuivaient des efforts énergiques et concertés dans la voie des manufactures dans lesquelles ils se sont montrés capables de prendre les devants. La Grande-Bretagne a vendu d'immenses quantités de cotonnades, de machines et d'instruments que les Etats-Unis sont maintenant en condition de lui fournir.

Dans un rapport qui vient d'être publié, le consul britannique à Caracas avoue que certains articles, tels que les instruments agricoles, "sont obtenus à meilleur marché et en moins de temps des Etats-Unis." Il y a aussi une demande de machines pour l'exploitation des mines, et pour la construction de chemins de fer, que les Etats-Unis peuvent fournir contre toute concurrence. Quant aux cotonnades, aux indiennes et aux marchandises à la pièce, l'Angleterre tient tête au commerce, mais l'entreprise que vient de commencer l'Association Nationale des Manufacturiers peut avoir comme résultat la déviation de cette importante branche du commerce en faveur des Etats-Unis. Les Etats-Unis ont à lutter contre la concurrence des Allemands, plutôt que contre celle des Anglais. Les plus puissantes maisons de commerce du pays sont allemandes, et leur habileté et persistance en s'assimilant aux habitants, et en se familiarisant avec les habitudes commerciales, les rendent des rivaux puissants. Le capital allemand a été employé largement au Venezuela, et c'est seulement au moyen d'une libéralité pareille et de la ténacité que les manufacturiers et les exportateurs des États-Unis pourront espérer profiter de la prédilection en faveur de leur pays.

Le sentiment et une communauté d'intérêts politiques comptent pour beaucoup dans le commerce, mais seulement quand l'effort actif s'y joint. La plupart des vapeurs du Venezuela portent le drapeau des Etats-Unis, différant en cela, des autres pays sud-américains, la "Red D Line," navigant entre Maracaibo et New-York, enregistrant pendant l'année 1896, soixante-cinq arrivées

et sorties de vapeurs. Pendant l'année les seules nationalités qui paraissent dans les registres sont, un vapeur britannique, trois des Etats-Unis, vingt-trois hollandais, et cent quarante voiliers vénézuéliens qui sont sortis du port de Maracaibo. Ce résultat est satisfaisant pour les Etats-Unis et fait voir ce qui pourrait se faire dans chaque port de la Mer des Antilles.

L'île de la Trinité, une colonie britannique, se trouvant près du delta de l'Orénoque, la grande route maritime du Venezuela, semblerait menacer le développement des relations commerciales avec les Etats-Unis, mais de même que les autres dépendances européennes dans la mer des Caraïbes, elle trouve aux Etats-Unis son marché naturel et aussi la source la plus convenable pour obtenir ses provisions. Le dernier rapport colonial de l'île de la Trinité au British Foreign Office, en date du 17 juin 1897, montre que les importations des Etats-Unis à l'île de la Trinité sont la moitié de celles importées de la Grande-Bretagne. Les exportations de l'île aux Etats-Unis sont d'environ les deux-tiers de celles envoyées à la Grande-Bretagne. Les importations de l'île de la Trinité s'élèvent, en chiffres ronds, à $12,000,000 environ; et ses exportations à $11,000,000.

Ainsi, il est facile de voir que son commerce est très important, et avec l'extension des facilités de transport et l'entretien des relations déjà existantes, les Etats-Unis peuvent raisonnablement espérer en absorber par degrés, la plus grande partie, en connection avec le développement de son commerce vénézuélien. L'île de la Trinité importe pour plus de $15,000,000 d'articles fabriqués, et presque pour la même somme de bétail sur pied et de comestibles. Les exportations principales sont le sucre, le cacao et l'asphalte. Environ les trois-quarts de l'asphalte sont déjà achetés par les Etats-Unis, qui consomment aussi plus de la moitié de la production du sucre, et environ un cinquième de l'exportation du cacao.

Le Venezuela et les Guyanes offrent tous les deux des opportunités attrayantes à l'entreprise et au capital américains dans le développement de l'industrie aurifère, située principalement dans le territoire en litige entre le Venezuela el la Guyane Britannique. Les habitants des Etats-Unis furent parmi les premiers à s'engager dans l'exploitation des mines d'or de cette région. Il ne peut y avoir aucun doute sur la grande richesse des dépôts aurifères. On les croit le "El Dorado" que cherchaient en vain le Sieur Wal-

ter Raleigh et les autres aventuriers d'il y a deux siècles. Quoi qu'il en soit, c'est un fait bien établi que l'or existe en grandes quantités dans plusieurs endroits de la région de la Guyane, et il y aura sans doute des débouchés non-seulement pour l'entreprise minière, mais pour la vente de machines et de matériaux pour l'exploitation des mines, et avec l'affluence de l'émigration, attirée par l'or, il y aura une demande de différentes espèces d'articles fabriqués. La Guyane Britannique importe déjà des Etats-Unis d'un tiers à une moitié autant que de la Grande-Bretagne. Les Etats-Unis ont pris deux fois autant que la Grande-Bretagne, de sucre, son principal produit agricole.

La différence est due aux exportations de l'or qui été expédiées exclusivement à la Grande-Bretagne, s'élevant en 1896 à plus de $2,000,000. Déduisant du total des exportations la somme des exportations de l'or, on voit que les Etats-Unis consomment une plus grande quantité des produits agricoles de la Guyane Britannique que ne le fait la mère patrie. Comme partout ailleurs à la Mer des Antilles, on peut dire que les Etats-Unis occupent une place secondaire seulement à cause du manque de justes efforts. Ce n'est pas une matière de spéculation en ce qui peut être accompli facilement dans le développement des relations commerciales avec cette région entière, car les faits déjà cités, aussi bien que les chiffres détaillés du commerce, montrent que, sans des efforts concertés de la part des manufacturiers et des exportateurs des Etats-Unis, mais tout simplement par le moyen des tendances naturelles du commerce, le commerce de tous ces pays gravite constamment vers les Etats-Unis.

Les éléments du succès futur dans l'utilisation des relations géographiques, politiques et économiques, qui déjà tendent fortement en faveur d'une communauté d'intérêts entre les Etats-Unis et la région entière des Caraïbes, sont à mon idée:

I. L'ajustement prudent des relations du tarif au moyen de conventions de réciprocité qui donneront à chaque partie de l'arrangement, la consommation par l'autre, de tous ses produits dont elle a besoin et qui n'entrent pas en concurrence avec les industries nationales.

II. Le développement rapide des moyens de communication par l'établissement de lignes régulières de vapeurs d'une grande vitesse avec des grandes capacités de frêts, appartenant à et équipés

par l'une ou l'autre des républiques américaines et arborant leur pavillon.

III. L'assimilation des méthodes commerciales et des manufactures des Etats-Unis aux habitudes et aux goûts des différents endroits. Ce qui serait convenable au Mexique, pourrait être inutile au Venezuela; des marchandises qu'on vendrait à profit au Haïti, pourraient s'accumuler sur les comptoirs des marchands à la Colombie ou aux Guyanes. Quelques-unes des îles de la Mer des Caraïbes dépendent presque entièrement des Etats-Unis pour certaines provisions. De l'autre côté, le littoral du nord de l'Amérique du Sud demande des machines améliorées, des matériaux de construction de chemins de fer, des instruments agricoles, des cotonnades, etc.

Avec la solution des trois problèmes ci-dessus indiqués, il n'y a pas de doute, à mon idée, de l'accroissement rapide du commerce des Etats-Unis, s'étendant du Rio Grande sur tout le long du littoral du Mexique, de l'Amérique Centrale et de la partie nord de l'Amérique du Sud, à la frontière de l'est de la Guyane Française, y compris les îles de la Mer des Antilles. Le moment pour ce développement et l'expansion du commerce américain entre les nations américaines est favorable, puisque les changements apportés aux conditions politiques dans l'Hémisphère Occidental correspondent au réveil de l'intérêt aux Etats-Unis, en ce qui relate au commerce de l'Amérique Latine. Un effort immédiat de la part des Etats-Unis est sollicité par les maisons importantes de commerce, pour faire face à la concurrence, toujours augmentante, de l'Europe. Par exemple, un récent rapport du Comité de l'Association Nationale des Manufacturiers des Etats-Unis dit: "Dans peu de temps, il sera inutile de discuter la question. La campagne doit commencer dès à présent, ou ce commerce passera à jamais hors du contrôle des Etats-Unis." De l'autre côté les Etats-Unis, une fois sérieusement engagés dans cette grande entreprise commerciale, peuvent regarder dans l'avenir avec une confiance entièrement justifiée par les conditions que j'ai essayé de démontrer, et par le succès récent qu'ils ont eu dans la concurrence avec les principales nations industrielles au monde, même dans leurs marchés nationaux.

Joseph P. Smith

LA SITUATION FINANCIÈRE AU BRÉSIL. II.*

II.

LES EXERCICES BUDGÉTAIRES DE 1894 à 1897.

La liquidation définitive de l'exercice 1894 a donné pour la recette 264,345 contos de réis contre 230,022 prévus au budget, et pour la dépense 364,550 contre 250,458 fixés par le budget. Il a donc été dépensé en plus du revenu, 100,205 contos, qui ont été en grande partie couverts avec une émission de 77,000 contos de papier-monnaie.

Le déficit considérable de cet exercice est dû à la révolte de la flotte, qui dura de septembre 1893 à mars 1894. Les Ministères de la guerre et de la marine eurent à eux seuls une dépense de 92,000 contos en plus de leur budget ordinaire.

Le déficit de 100,205 ayant été couvert jusqu'à concurrence de 84,905 contos, il restait un déficit de 15,299 contos qui, déduit du solde du Trésor à la fin de décembre 1893, soit 236,244 contos, a réduit ce solde à 220,945 contos.

Pour l'exercice 1895, la liquidation n'en est pas encore définitive. D'après la liquidation provisoire, la recette s'est élevée à 297,468 contos contre 266,689 prévus par le budget, et la dépense à 340,835 contre 275,691 fixés par le budget. Le déficit de l'exercice s'est donc élevé à 43,366 contos, provenant principalement de crédits extraordinaires et supplémentaires de 43,000 contos pour la guerre, et de 13,000 pour la marine.

Pendant cet exercice, des opérations de crédit intérieures et extérieures ont apporté au Trésor 126,652 contos. Sur cette somme il a été racheté 30,000 contos de papier-monnaie.

Pour l'exercice 1896, le Trésor ne peut présenter encore que des calculs approximatifs, d'après lesquels le revenu s'est élevé à 344,989 contos et la dépense à 343,526 contos, ce qui laisserait un excédent de 1,463 contos. Mais il a été ouvert pour 49,700 contos de crédits extraordinaires pour paiements de réclamations, indemnités de rescision de contrats et autres, ce qui en définitive laisse pour l'exercice un déficit de 48,236 contos.

*Le premier article de cette série, a paru dans le Bulletin Mensuel du mois d' octobre, 1897.

De l'exercice courant, le Ministre des Finances ne connaissait encore que les résultats du premier trimestre sur lesquels il a calculé ceux de l'année entière. La recette perçue dans le premier trimestre s'est élevée à 73,268 contos. Pour tout l'exercice le Ministre l'évalue à 304,821 contos, soit 34,000 contos de moins que la recette prévue par le budget. Le Ministre a confiance que la recette principalement atteinte par la diminution des rentrées de douanes, se relèvera d'ici à la fin de l'année et que surtout les impôts du timbre et de consommation rendront plus que les prévisions.

Néanmoins, dans ses conclusions générales, il dit qu'il est de la plus haute importance de persister dans le plan de la plus rigoureuse économie, les pouvoirs publics devant affirmer de la manière la plus positive que le produit des contributions ne sera destiné qu'aux services absolument indispensables. Quelque grands que soient les sacrifices, la volonté de la nation doit s'appliquer au maintien de l'équilibre des revenus et des dépenses, seule base certaine de la reconstitution des finances du pays.

III.

LE BUDGET DU MINISTÈRE DES FINANCES POUR 1898.

Le budget du Trésor, qui vient d'être élaboré par la Commission financière du Congrès Brésilien fixe la dépense du Ministère des Finances à 180,309 contos, sans préjudice des crédits supplémentaires que le Gouvernement est autorisé à ouvrir. Le Gouvernement est autorisé à vendre ou affermer par adjudication publique, tous les biens nationaux en en appliquant le produit soit à l'acquisition d'autres immeubles nécessaires au service public, soit à l'entretien et à la réparation de ceux existants.

La commission fixe la dépense à 180,309 contos, alors que le projet du Gouvernement ne portait que 139,063 contos. Cette augmentation provient de ce fait que la commission, après avoir fait d'autre part des réductions s'élevant à 3,754 contos, a cru devoir avouer que les 55,000 contos pour le chapitre des différences de change sont insuffisants et porter ce chapitre à 100,000 contos. Au lieu de compter sur un relèvement du change à 12 pence par milréis, la commission a adopté le taux du change de 8 pence.

Les dépenses en or, d'après la commission, s'établissent ainsi:

Ministère des Finances:

	Contos.
Intérêts et amortissement de la dette extérieure	17,394
Intérêts et amortissement des emprunts 1868, 1879 et 1889	6,811
Intérêts des apolices 4 pour cent	4,986
Dépenses de la délégation du Trésor à Londres	18
Commandes de billets du Trésor	100
Acquisition de nickel et de cuivre	200
Caution de l'emprunt de l'association commerciale	325
Quote-part du Brésil dans les dépenses du Bureau des Républiques Américaines	8
Total	29,842

Ministère des Travaux Publics:

	Contos.
Garanties d'intérêts aux chemins de fer ayant leur siège en Europe	10,114
Subvention du télégraphe de Belem à Manáos	152
Garantie d'intérêts de la Ceará Harbor Corporation	292
Éclairage public	466
Total	11,024

Ministère des Affaires Étrangères.

	Contos.
Légations et Consulats	1,186
Frais de déplacements des agents diplomatiques et consulaires	130
Dépenses extraordinaires	60
Total	1,376

En additionnant ces dépenses, on arrive à un total général de 42,243 contos qui, au change de 8 pence par milréis représentent 142,554 contos, soit une différence de change de 100,311 contos.

Ce n'est là que le chiffre des dépenses en or mentionnées dans le budget; il y en a d'autres qui, d'après la commission, sont les suivantes:

	Contos.
Garantie d'intérêt du Chemin de fer de l'Ouest de Minas £240,000 ou	2,133
Paiements des navires en construction en Europe	3,780
Avance aux États de Bahia et Pernambuco pour compte de leurs chemins de fer	450
Total	6,363

Ceci porte le total à payer en or à 48,606 contos, soit, au change de 8 pence, 161,644 contos papier, et tandis que la baisse du change va ainsi augmentant les charges du Trésor, elle contribue,

en entravant l'importation, à faire baisser ses recettes de douane, principale source de revenu du pays. Et la commission conclut devant la double constatation de l'accroissement des dépenses et de la diminution des revenus:

1°. Qu'il est indéniable que le régime d'impôts actuels est insuffisant pour fournir à l'administration les ressources indispensables pour faire face aux multiples services qu'elle a à sa charge:

2°. Que le chiffre considérable de la dette publique consolidée intérieure et extérieure et l'avilissement de la monnaie démontrent clairement que le crédit brésilien ne repose pas sur des bases solides.

La commission reconnaît que la sitution exige la réduction des dépenses publiques:

"Le constant accroissement des dépenses depuis 1889, dit-elle, a été suivi chaque année d'une élévation des droits d'importation; mais malgré l'incessante augmentation du revenu de ce chef, il est facile de prouver qu'il ne répond pas aux besoins du Gouvernement Il suffit d'énumérer les ressources dont a disposé le Gouvernement dans ces six dernières années pour couvrir les déficits: les dépôts des banques d'émission; deux emprunts extérieurs dont le produit net a été de £8,856,839, un emprunt intérieur de 100,000 contos, des émissions de papier-monnaie, forment une somme considérable qui a été employée à combler l'insuffisance des sources de revenu. Mais l'emploi de tels expédients, auxquels le Gouvernement a été obligé de recourir, a une limite qui ne peut être dépassée sans porter un grand préjudice au crédit du pays."

En vue de ces circonstances, le remède principal à recommander se trouve dans la diminution des dépenses, et l'observation dans le service public de la plus rigoureuse économie, au moins jusqu'à la création de nouvelles ressources de revenu.

Salvador Mendonça

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

LOI SUR LE MONOPOLE DU TABAC.

Les suivantes stipulations de la loi sur le monopole du tabac sont celles présentées par le Député DEMARIA et en discussion maintenant au Congrès National.

ART. 1. A partir du 1er janvier 1898, le commerce du tabac et sa manufacture seront exclusivement faits par le Gouvernement partout dans la République.

ART. 2. L'Exécutif devra, aussitôt que possible, aviser le Congrès de la forme dans laquelle les dépôts assignés pour la vente du tabac, la manufacture du même, son exportation et importation seront installés, de même que:

(*a*) Fixer le montant des bons que le Gouvernement aura besoin d'émettre pour l'expropriation du tabac en totalité, manufactures et accessoires dans le pays.

(*b*) Tout ce qui a référence à bons, valeur de chaque bon, prix de commission, intérêt, manière d'émission, amortisation, etc.

(*c*) Cours qui sera adopté pour fixer les prix du tabac et d'installations pour être expropriées dans le cas où l'on ne pourra faire des arrangements avec les parties qui en possèdent.

(*d*) Fixer la surcharge qui sera payée entre le prix de l'achat et celui de la vente de tous les tabacs, conforme à leur classe et manufacture.

(*e*) Forme dans laquelle la culture doit se faire.

(*f*) Peines qu'encourront les parties violant les lois sur la vente et la plantation du tabac.

ART. 3. L'Exécutif devra, une fois les articles précédents approuvés par le Congrès, publier les décrets en référence aux stipulations de la loi.

ART. 4. L'administration supérieure commerciale en ce qui concerne le tabac sera sous la charge du Ministre des Finances, d'un régisseur général nommé par l'Exécutif, et d'une personne nommé par le Sénat tous les deux ans et qui recevra une solde.

ART. 5. L'administration sera obligée de recevoir de préférence, comme employés, des personnes qui auront servi dans l'armée pour plus de dix ans, et qui en seront sorties avec le grade de sergent, sans avoir commis aucun acte déshonorant.

ART. 6. Les recettes de la vente et de la manufacture du tabac seront exclusivement destinées au paiement de la dette nationale étrangère, après avoir payé l'amortissement des bons, l'émission desquels est autorisée par cette loi.

PROJET DU MONOPOLE DE LA DISTILLATION DE L'ALCOOL.

Le Congrès argentin discute à présent un bill pour le monopole gouvernemental sur l'industrie de la distillation dans la République.

Le bill a pour objet de fournir des revenus, et les points principaux, suivant l'exposé de l'auteur, Señor Pelligrini, sont donnés ci-dessous:

La construction de nouvelles distilleries, et l'importation de nouvelles machines de distillation, de même que l'action propre de la distillation, sans l'autorisation des autorités, seront illégales d'à partir et après le passage de ce bill. Trois commissaires seront nommés pour les trois divisions de la République, qui évalueront, pour expropriation, toutes les distilleries du pays. D'à partir et après une date désignée, toutes les distilleries qui ne seront pas opérées sous contrat des autorités nationales, seront fermées, et le stock d'alcool existant sera déclaré par tous les actionnaires.

2. L'Exécutif sera autorisé à émettre des bons jusqu'à une valeur de $15,000,000 des obligations intérieures, à 6 pour cent, dont 10 pour cent seront rachetés annuellement. L'emploi de ces bons sera payé des revenus du monopole de l'alcool.

3. L'Exécutif établira annuellement le prix que payeront les distilleries qui continueront en opération, basant ses calculs sur le coût, bien que le matériel dont on se sert, soit du maïs ou de la mélasse. Le conseil du monopole nommera des officiers qui recevront tout le produit de ces distilleries, qui sera étiqueté et cacheté par eux. Ils devront faire des contrats, quand il sera nécessaire, pour la concentration de l'alcool cru. Il sera permis aux fabricants de vin de fabriquer de l'alcool de vin ou de raisin en quantité suffisante pour donner à leur vin une certaine force. Une permission spéciale sera nécessaire pour la fabrication d'une plus grande quantité, et la production en sus sera livrée à l'État.

4. La vente de l'alcool sera faite aux magasinages nationaux par lots de pas moins de 500 litres. L'alcool aura une densité de 95°, et se vendra au prix du coût, plus $1 pour droit sur la monnaie. Les alcools d'importation paieront, *en plus du droit d'importation ordinaire*, $1 par chaque litre de 50°, $1.50 par litre de 50° à 75°, et $2 par litre au-dessus de 75°. L'exportateur d'alcool recevra un rabais égal au droit qu'il a payé. L'alcool, autre que pour la consommation personnelle, sera rendu impropre à boire et se vendra au prix moyen du coût.

5. Le conseil se composera d'un directeur général, et de cinq membres ordinaires. Il aura le nombre d'employés nécessaires, et sera sous la direction du Département des Finances.

6. Les violations de la loi seront punies par la confiscation, et par le paiement d'amendes de cinq à trente fois la valeur de la fraude. Si cette valeur ne peut pas être déterminée, l'amende sera de $5,000 à $50,000. En cas d'une seconde violation, la peine sera doublée, avec emprisonment pour un terme qui pourra être d'une durée de six mois à trois ans. Le cinquante pour cent de ces amendes sera donné à l'accusateur.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

En conséquence de la dépression dans la cultivation de la canne à sucre et la manufacture de ses produits dans la province de Tucuman, due à l'excès de la production et aux tarifs différentiels appliqués par d'autres pays, les habitants de cette province se sont trouvés dans la nécessité d'avoir recours à une autre industrie. On rapporte que le prix de la canne à sucre payé par les fabricants, est tombé de vingt-deux cents l'arroba (25 livres), à six cents.

Depuis longtemps, on savait que le climat et le sol de Tucuman étaient très favorables à la cultivation du coton; des expériences souvent renouvelées ont démontré ce fait. C'est donc vers sa production que les agriculteurs et les manufacturiers se tournent maintenant, afin d'en obtenir une source de profit.

D'après le "South American Journal," une Compagnie a été récemment enregistrée en Angleterre, sous le nom de "Argentine National Spinning and Manufacturing Company, Limited," avec un capital proposé de $700,000. La direction est composée de commercants très haut placés, parmi lesqnels il faut nommer Lord Westbury et Mr. R. C. Richards; ce dernier était, autrefois, un manufacturier de coton de Manchester, très éminent. La concession accordée à cette entreprise par le Gouvernement, donne à la compagnie le droit exclusif pendant dix ans, d'établir dans la province une filature libre de toutes taxes de l'État ou de la municipalité.

L'on incline à croire que cela inaugurera, dans la République Argentine, la cultivation du coton sur une grande échelle qui, ultérieurement, se développera au point de devenir une des plus grandes industries de ce pays favorisé.

BRÉSIL.

LE BASSIN DE L'AMAZONE.

Le Bureau a reçu récemment de nombreuses demandes d'information, relatives aux régions productives du caoutchouc du Brésil, de la Bolivie et du Pérou, "et aux moyens les plus faciles de s'y rendre." En réponses partielles à ces demandes, les faits suivants, relatifs aux nombreux affluents du grand fleuve de l'Amazone, sont publiés.

Dans une conférence récente faite à la Chambre de Commerce de Bordeaux, M. Viéner, de retour d'une mission spéciale au Brésil, a donné des détails forts importants sur l'extension du mouvement commercial du Brésil et sur les progrès de la navigation, spécialement dans le vaste bassin de l'Amazone. M. Viéner est resté une année entière au Brésil; il en a parcouru les principaux États; il n'a pas visité moins de vingt-sept marchés, dont les centres principaux sont dans le nord, Para, Manáos et Iquitos, et dans le sud, Santos, Bahia et Rio. M. Viéner évalue le commerce actuel du Brésil à 2,500 millions de francs, dont 1,300 millions à l'exportation. L'exportation se compose surtout de café, de caoutchouc et de cacao.

Pendant le dernier exercice 1896–97, d'après le message du Président Prudente Moraes, la quantité de café exportée s'est élevée à 6,809,177 sacs. L'exportation du caoutchouc est aussi en progression. Le Moniteur Officiel du Commerce, du 27 mai dernier, a publié, sur ce point, un rapport intéressant du consul de France en Bolivie, duquel il résulte que les exportations totales du Para, sur l'Amazone, ont passé de 1,580,040 arrobes en 1891 à 21,072,513 kilogrammes en 1896.

Des détails sur la navigation de l'Amazone sont fournis par M. Cárlos de Cisneros, dont le rapport à ce sujet fut publié dans le Bulletin la Société de Géographie Commerciale de Bordeaux. M. isneros constate comme résultat de ses investigations que nulle part de la terre ne possède un régime fluvial comparable à celui du Brésil. Et quoique ce régime réunisse des avantages exceptionnels, il est susceptible de très grandes améliorations qui auront

probablement lieu dans le siècle prochain, dès que la population aura augmenté et qu'elle disposera de ressources suffisantes.

La navigation de l'Amazone est toujours croissante, elle se développe nécessairement avec le peuplement, la colonisation et l'exploitation des contrées que traverse ce grand fleuve. A lui seul, l'Amazone compte 1,100 affluents ou tributaires. Pour le moment il n'est pas question et il serait impossible d'utiliser un pareil réseau. Il faut avant tout, que le peuplement commence, que l'homme arrive, s'acclimate et se fixe. Cet acclimatement ne peut guère être tenté quant à présent que par les Italiens, les Portugais et les Espagnols. Aux autres Européens, Français, Anglais, Allemands, il n'est en quelque sorte permis que d'habiter les villes.

Au point de vue de la navigabilité commerciale, M. Cisneros partage le cours de l'Amazone en deux régions qui ont pour point de départ la ville de Nauta au confluent du Maranon et de l'Ucayali. Le Marañón forme le cour principal de l'Amazone. Sortant du lac de Laricocha, dans le Haut-Pérou, le Marañoán coule d'abord du sud au nord, comme un torrent profond, partageant en deux, la Cordillère Centrale du Pérou. On peut le comparer à l'Indus qui trace son cours à 8,000 pieds au-dessous des Pamirs. Arrivé à Jean de Bracamosos, le Marañón change brusquement la direction de son cours; il coule de l'ouest à l'est au lieu de se diriger du sud au nord; il cesse d'être un torrent de hautes montagnes pour devenir à peu près un fleuve de plaines. Il reçoit alors depuis San-Antonio, avant l'arrivée du Huallagua le nom de Solimoës, de même qu'à Manáos, après l'arrivée du Rio Negro il recoit celui des Amazones.

Dans la première région du cours de l'Amazone, comprenant le Marañón et le Huallagua, il existe une certaine navigation, principalement sur le Huallagua, mais cette navigation ne peut être et n'est que temporaire. Les steamers du Para et de Manáos viennent porter et prendre des marchandises à des époques indéterminées, six ou huit fois par an.

Le Huallagua est navigable en tout temps pour des vapeurs calant 3 pieds, depuis l'endroit où il se jette dans le Marañón, à San Lorenzo, jusqu'à Achinamisa, à 127 milles de son embouchure; la vitesse moyenne du courant pour ce parcours est de 3 milles. La navigation ne peut avoir lieu que de septembre à mai pour les

navires calant 7 pieds; de l'île de Yurinamaguas à Achinamisa, le cours du Huallagua est parallèle à celui du Marañón et conduit également au cœur du Pérou.

L'Uyacali est le second des affluents du Marañón, venant du sud; il est, de même que le Huallagua, exclusivement péruvien. Il sort du Cerro del Pasco, à peu de distance du Huallagua, sous le nom d'abord d'Apis-Paro. Il coule du sud au nord, parallèlement au Huallagua et au Marañón. L'Uyacali, par ses affluents l'Apurdurac, l'Umbambo et le Pancartambo, reçoit les eaux des environs de Cuzco. Il est moins torrentueux que le Huallagua; il échappe bien plus tôt que le Huallagua aux derniers contreforts de la Cordillère Royale; ses rapides sont moins nombreux, sa largeur est plus grande; il offre à la navigation un instrument plus puissant. Depuis son embouchure jusqu'au confluent avec le Pachitea, l'un de ses affluents, il peut être parcouru par des steamers calant 7 pieds; vitesse moyenne du courant, 2.8 milles à l'heure. Du Pachitea au confluent de l'Umbambo et du Tambo la calaison ne doit plus être que de 3 pieds.

M. Cárlos B. Cisneros a réuni les détails ci-après sur les affluents de l'Uyacali: 1° le Pachitea est navigable en tout temps pour des vapeurs calant 6 pieds, depuis son embouchure, soit un parcours de 191 milles: courant moyen, 2.5 milles; 2° le Péchir, affluent du Pachitea, est navigable sur 79 milles: courant moyen, 2.2 milles; 3° le Palcazu est navigable sur 36.5 milles jusqu'au port intérieur de Mayro, avec un fort courant moyen de 3.25 milles; 4° le Sambo, cette rivière a été parcourue par des steamers calant 3 pieds jusqu'à une distance de 20 milles de sa jonction avec l'Uyacali. M. Cárlos B. Cisneros ajoute, en ce qui concerne le Sambo, que: "cependant des explorations faites sur des pirogues et sur des radeaux permettent de croire que le Sambo devait être navigable dans tout son cours au moyen de vapeurs de faible calaison et munis d'une machine assez puissante pour vaincre un courant de 10 milles, et d'appareils qui leur permettent de virer dans un petit rayon; et qu'avec ces mêmes embarcations, il est possible de naviguer sur les tributaires du Sambo, le Perené, jusqu'à Pangoa, et le Ene jusqu'à sa formation par les rivières Mantaro et l'Apurinac, et finalement que le Mantaro peut être aussi navigable sur un parcours de quelques milles, et l'Apurinac jusqu'à

Simarives;" ces derniers renseignements donnent une idée de l'extrême complexité du réseau amazonien; 5° l'Umbambo est navigable pour des vapeurs calant 3 pieds jusqu'à une distance de 35 milles. Les explorateurs qui ont parcouru l'Umbambo ont émis l'opinion qu'il devait être navigable sur une plus grande distance, de même que son affluent le Pancartambo. De nombreuses explorations multiplient, depuis quelques années, les voyages soit dans le Pérou, soit dans le Brésil, en vue de connaître tous les cours d'eau et leurs conditions de navigabilité, les uns au point de vue scientifique, les autres au point de vue commercial, surtout pour favoriser l'exploitation et l'exportation du caoutchouc; chaque année de nouveaux marchés sont constitués.

Quant au Marañón lui-même, de Nauta jusqu'à Borja, avant sa jonction avec le Purus, en amont, et avec la Madeira, en aval de Manáos, il ne pourrait être parcouru, d'après M. Cárlos B. Cisneros, par des steamers calant 7 pieds que de septembre à mai.

M. Cárlos B. Cisneros a résumé dans un tableau les principaux résultats de ses recherches sur les conditions actuelles de la navigation du fleuve des Amazones au Pérou. Nous reproduisons ci-après les plus importants de ces résultats.

Fleuves ou rivières.	Distance navigable.	Vitesse des courants.	Calaison maximum.	Distance à Iquitos.
	Milles.	*Milles.*	*Pieds.*	*Milles.*
Marañón	363	3	7	453
Huallagua	197	3	3	501
Ucayali:				
1° Depuis l'origine	772	3	3	832
2° Depuis le Pachitea	765	2. 8	7	825
Pachitea	191	2. 5	6	1, 012
Palcazas	36. 5	.3. 25	3	1, 052. 5
Tambo	20	4	3	852
Umbambo	35	4	3	867

BRÉSIL—CHILI.

Les gouvernements du Brésil et du Chili ont négocié récemment les traités suivants: Premièrement, un traité de Commerce et de Navigation; deuxièmement, un traité à l'égard de l'Exercice des Arts Libéraux; troisièmement, un traité d'Extradition.

Par les termes du traité premièrement mentionné, les vaisseaux de chacune des deux nations seront considérés, quand ils seront dans les ports de l'autre nation, comme s'ils étaient sous leurs pro-

pres drapeaux, afin qu'ils puissent jouir de tous les priviléges concédés à la marine marchande nationale. D'après l'Article IV, les produits principaux du Chilé devront être admis en franchise de droits dans le Brésil, et d'après l'Article V, un privilége correspondant est accordé quant aux produits du Brésil qui feront entrée aux ports du Chilé.

Par les termes du second traité, les citoyens de chacune des deux Républiques contractantes auront la faculté, dans le territoire de l'une ou de l'autre, de suivre la profession dans laquelle ils auront été admis, par un document ou un diplôme, de par l'autorité nationale compétente. On requiert que le tel diplôme ou le tel certificat, et un certificat de l'identité de l'individu, seront enregistrés au Ministère des Affaires Etrangères.

Le traité d'extradition entre les deux pays est de caractère général, et comprend toutes formes de délits contre les lois et les ordonnances, et proportionne les peines aux diverses offenses nommées dans le traité.

D'après l'Article III, les offenses politiques, ou celles qui font suite aux offenses politiques, ne sont pas considérées comme motif suffisant pour l'extradition. Les actes des anarchistes, cependant, ne sont pas classés sous la rubrique d'offenses politiques.

SERVICE DES EAUX DE LA VILLE DE BELÉM, CAPITALE DE L'ÉTAT DU PARA.*

Le gouvernement de l'État du Pará, qui se charge actuellement de l'approvisionnement des eaux potables dans la ville de Belém, vient d'ouvrir un concours qui durera jusqu'au 31 décembre de cette année, pour l'adjudication de ce service. Les informations au sujet de ce concours seront données au Consulat Général du Brésil à New-York. Les principales conditions de cette adjudication sont les suivantes:

(*a*) L'État transfert à l'acheteur tous les droits qu'il possède sur les machines et matériaux employés actuellement.

(*b*) L'État assure à l'acheteur le droit de cet approvisionnement par canalisation, pour un terme de 60 ans.

(*c*) Prorogation du terme pour 30 ans de plus, dans le cas où, pendant la

*Référence a été faite à ces propositions dans le Bulletin Mensuel du mois de septembre, page 509, sous désignation de Miscellannées commerciales.

période du privilège, l'approvisionnement des eaux aurait atteint un maximum de dix millions de litres par jour.

(*d*) Expropriation pour cause d'utilité publique, des terrains, fontaines et ruisseaux qui seront jugés nécessaires.

(*e*) Exemption des impôts de l'Etat et municipaux.

(*f*) L'acheteur aura le droit de demander, de toute personne chez laquelle il aurait mis une ou plusieurs dérivations, un demi-réal par litre d'eau pour l'usage domestique et industriel.

COLOMBIE.

COMMERCE ET RESSOURCES DU DÉPARTEMENT DE PANAMA.

D'après un récent rapport officiel, relatif au commerce et aux ressources agricoles, minérales et autres du Département de Panama pour l'année 1896, on apprend qu'il a été importé dans Département 25,680 tonnes de charbon de terre, dont 20,000 tonnes provenaient de Newcastle, Nouvelle-Galles du Sud, 5,083 de Cardiff et les 600 tonnes restantes du Chili.

En vue de la plus grande proximité des mines de charbon de l'Alabama de ce débouché, et de l'inauguration d'une nouvelle ligne de bateaux à vapeur entre Mobile et les ports colombiens (à laquelle référence est faite autre part dans ce Bulletin) cet article peut être d'intérêt aux exploiteurs de charbon aux Etats-Unis.

Comme garantie de la bonne disposition de la part du gouvernement d'étendre le service maritime entre les ports de la République et les contrées voisines, le gouverneur du Département a offert pendant ces derniers temps, une subvention mensuelle de $1,000 (monnaie colombienne) à toute compagnie qui établirait et maintiendrait une ligne régulière entre les ports de Rio Hacha, de Santa Martha, de Baranquilla, de Cartagena, de Colon, de Bocas del Toro, et de Puerto Limon en Colombie, et Kingston, La Havane ou Curaçao. La subvention proposée pourra être portée pendant la période d'un an à $2,000 par mois.

La longueur totale des chemins de fer du pays est de 400 milles, à présent ouverte au trafic; de plus, on a fait des contrats pour 350 milles environ, dont on s'attend à la terminaison pendant quatre années.

L'industrie minière est en bonne voie de progrès, et plusieurs entreprises sont en train d'exploitation active et promettent des rendements satisfaisants. Le climat de la région des mines est généralement excellent. Le grand obstacle au développement de cette industrie est le manque de bonnes routes pour le transport des machines.

Les intérêts agricoles du Département sont presque exclusivement limités à la production des bananes, du riz et de la canne à sucre, mais on s'attend à ce que ces produits deviennent à l'avenir, d'une importance secondaire par rapport au cacao et au café, qui commencent à réclamer beaucoup d'attention des agriculteurs.

Dans la province de Cocle, la cultivation du café vient de recevoir une attention spéciale; il y a, à présent, plus de 100,000 d'arbres plantés. Beaucoup d'interêt s'attache à la culture des arbres à caoutchouc. Les arbres qui ont été plantés ne sont pas encore arrivés à la période de production, mais quand ils seront arrivés à maturité et seront prêts pour les incisions, on s'attend à une récolte d'une grande quantité de caoutchouc.

Il n'y a pas d'opportunité pour le travail de métier dans le Département, le nombre d'artisans natifs étant plus que suffisant pour subvenir aux besoins. Les laboureurs natifs reçoivent sur les plantations de bananes et de sucre $1.50 par jour en monnaie du pays, équivalent, en monnaie des Etats-Unis, à $4.50 par semaine. Il y a une demande toujours croissante pour le travail manuel, et tout homme qui peut manier une pique peut gagner des gages fixés de soixante cents à $1.50 par jour.

La rivière Magdalena est l'artère principale du commerce de la République et traverse le pays de sa source, dans la région montagneuse, à son embouchure au port de Baranquilla. Cette grande rivière est sillonnée par des bateaux à vapeur construits spécialement pour cette navigation, ne calant pas plus de 3 pieds, étant chargés de marchandises. Pendant l'année 1896, les bateaux à vapeur appartenant à Baranquilla ont fait 312 voyages, remontant la rivière, transportant 29,000 tonnes environ, et 315 voyages, descendant la rivière, avec 23,000 tonnes environ, transportant sur les deux trajets 14,000 passagers.

Les lignes suivantes de bateaux à vapeur ont des dates régulières de départ et de retour au port de Savanilla, qui est un

port maritime situé sur la mer des Caraïbes, peu de distance à l'ouest de Barranquilla:

Royal Mail Steam Packet Company, de Londres à Southampton.
West India and Pacific Line, de Liverpool.
Harrison Line, de Liverpool.
Atlas Line, de New-York.
Knotts' Prince Line, principalement de la Méditerranée.
Hamburg-American Packet Company, de Hambourg.
La Ligne Transatlantique Générale, de New-York.
Ligne Véloce, de Gênes.

Par suite de la guerre civile aux États-Unis en 1861, l'essai d'introduire la culture du coton dans le Département de Panama fut tenté; la graine égyptienne fut obtenue, et le coton qui est maintenant exporté, a une grande ressemblance avec le produit égyptien. Le coton exporté de Barranquilla pendant l'année 1896 s'éleva à 2,837 balles, évaluées à $65,000 en monnaie américaine.

Les revenus totaux du Département pour l'année économique ont été de $793,637.50; les dépenses pour la même période ont été de $677,901.75, montrant un surplus de crédit de $115,735.75. Les estimations budgétaires pour l'année fiscale de 1897, soumises au gouvernement et votées par l'Assemblée sont:

Rente	$1,378,000
Dépenses	1,378,604

Par suite de l'amélioration graduelle des revenus pendant les deux dernières années, cette évaluation est bien en dehors des limites.

La dette publique au commencement de l'année 1894, s'élèva à $238,336; Ce total a été réduit à $197,979.65, dont $6,936.56 représentent l'interêt accumulé dans l'intervalle.

LE COMMERCE DE L'IVOIRE VÉGÉTAL.

M. Clifford Smythe, Consul des États-Unis à Carthagènes dans son rapport au Département d'État dit, qu'en conséquence du droit ad valorem dont sont frappés les boutons en ivoire végétal par le présent tarif, les demandes de cette matière ont beaucoup augmentées aux États-Unis, et qu'une amélioration sensible s'est produite dans les exportations de ces noix par le port de Carthagènes. Jusqu'à l'époque où ce nouveau droit a été appliqué,

presque toutes les expéditions étaient à destination de Hambourg (Allemagne), et, comme on le constatera par les chiffres ci-dessous, ce mouvement est en voie de subir un changement très marqué.

Pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1895, le total des importations de ce produit s'élevait à $14,115.80; pour l'année finissant le 30 juin 1897 il était de $2,730.88; ce qui accuse une forte baisse qui a été plus grande encore pendant l'année fiscale de 1896–97, quand le total des expéditions du port de Carthagènes pour les États-Unis s'élevait seulement à $1,684.49. Aucune partie de cette quantité n'a été envoyée durant la période entre le 1er janvier et le 1er avril; pour les trois mois suivants, les chiffres donnent un total de $1,231.41. Mais entre le 1er juillet et le 27 août, l'activité de ce commerce commença à se manifester, et quinze cargaisons furent expédiées, dont la valeur était de $13,828.

GUATÉMALA.

MODIFICATIONS DU TARIF.

Par un décret daté le 23 juin 1897, les modifications suivantes du tarif de Guatémala ont été promulguées officiellement:

Les articles dénommés ci-après, continuent à être admis en franchise:

Riz.
Minéraux, scories.
Haricots.
Pois espagnols.
Maïs.
Échantillons sans valeur commerciale, mais sur ceux qui en ont, les droits n'excéderont pas un dollar.
Or et argent en barres, en poudre, ou monnayés.
Pommes de terre et autres plantes nutritives similaires.
Vaccin.
Graines de fleurs ou de légumes et autres, non dénommées.
Aréomètres.
Alambiques en métal d'une capacité moins d'un demi gallon, pour servir à des analyses chimiques.
Alphabets sur des cubes en bois, à l'usage des écoles.
Amiante en fibres ou en feuilles, dans son état naturel.
Ancres et leurs accessoires.

Animaux empaillés pour collections d'histoire naturelle.

Animaux vivants pour l'élevage.

Oiseaux de volières et de basse-cour.

Annonces, imprimées, lithographiées ou gravées sur du papier ou du carton, mais sans cadres.

Pompes à incendie avec leurs appareils.

Avoine, non mondée

Mercure.

Baromètres.

Bouées en fer, avec les accessoires nécessaires à leur emplacement; canots en bois ou en fer et leurs avirons.

Boussoles de tout genre.

Cables en fil de fer, en fer ou en acier, de toute grosseur.

Catalogues brochés, de tout genre.

Collections numismatiques, géologiques et d'histoire naturelle pour musées ou cabinets.

Liège commun, brut ou en feuilles

Cristal de roche non taillé.

Cuir brut.

Culture et cultivateurs de bactériologie.

Dessins sur papier ou carton, moulages et modèles à l'usage des artistes.

Articles importés pour compte de l'État ou des municipalités destinés au service public ou aux établissements de bienfaisance.

Articles importés pour l'usage personnel du Président de la République.

Articles importés pour l'usage personnel des représentants diplomatiques et de leur famille résidant sur le territoire de la République, et en quantité proportionnelle à la consommation ordinaire, pourvu qu'il y ait réciprocité, et que les règlements établis à cet effet aient été observés. Cette exemption ne s'applique pas aux Secrétaires de Légations, aux Consuls ni aux Vice-Consuls.

Articles d'emballage ordinaire lorsque les marchandises ne paient pas de droits sur leur poids brut. En ballots, la grosse toile, la toile cirée, les planchettes et les courroies seront considérées comme emballages. Le fer-blanc ou le zinc servant de doublure aux caisses, le carton, et le papier, seront également considérés comme emballage s'ils n'ont pas été frappés des droits correspondants.

Les baggages des voyageurs comprenant les vêtements, articles de toilette, linge de table et de literie, livres et instruments ou outils nécessaires à leur art ou profession qu'ils apportent avec eux, indiquant qu'ils ont servi, et en quantité proportionnelle à leur condition sociale ou professionnelle et selon les circonstances. Chaque personne a droit à un demi kilo de tabac manufacturé. Dans le cas où un passager apporterait des articles neufs sur lesquels les droits s'éleveraient à plus de cent dollars, il lui faudra produire une facture consulaire.

Emeri en poudre et en grains.

Herbe espagnole.

Etoupe goudronnée.

Lanternes de phares.

Photographies non encadrées représentant des vues du pays.

Débris et épaves de navires.

Gravures, non encadrées, par des artistes de Guatemala residant à l'étranger, pourvu que des preuves suffisantes de leur authenticité soient produites.

Chiendent.

Guano et autres engrais naturels ou artificiels.

Fusées pour travaux de mines.

Fer en barres.

Fourneaux et autres appareils en briques réfractaires ou en graphite pour l'essai des métaux.

Aimant naturel et artificiel.

Bois en grume.

Machines et batteries électriques (non chargées) pour entreprises publiques.

Modèles de machines et d'édifices.

Modèles de fleurs.

Journaux, en feuilles volantes.

Pâte et poudre de platine.

Pâte de bois, chiffons, déchets et rognures pour la fabrication du papier.

Feuilles de palmier pour la fabrication de chapeaux.

A partir du premier juillet prochain, les marchandises suivantes paieront les droits ci-après mentionnés, selon leur poid brut:

Articles.	Per kilo.
Avoine, non mondée	$0. 01
Acide oléique, brut pour fabriquer des savons	.01
Son	.01
Sésame	.10
Fils de fer galvanisé et fils de laiton pour transmission électrique	.01½
Fils de fer galvanisé pour clôtures, simples ou avec poteaux et accessoires	.01
Goudron de houille	.01
Appareils pour éclairage à la lumière de bicarbure d'hydrogène	.02
Appareils électriques, excepté les substances chimiques comprises dans le tarif	.02
Charrues et leurs parties séparées	.02
Bétail vivant, pas pour l'élevage, par tête	2.00
Soufre indigène, brut	.01
Morue (sèche, salée ou fumée)	.05
Billets de banque	1.00
Pompes en fer ou en bronze de tout genre, non dénommées	.02
Cheminées de verre pour lumière électrique incandescente	.02
Goudron préparé pour les navires	.01
Capsules en verre et en porcelaine pour des expériences chimiques et pharmaceutiques	.05
Charbon de terre, de bois, et d'animaux, non pulvérisé	.01¼
Viandes fumées ou salées	.05
Cartes marines, de géographie et de topographie	.10
Etuis de poche pour réactifs	1.00
Carton pierre ou goudronné pour toitures	.01
Ciment romain, chaux et chaux hydraulique	.01½
Coke	.01¼
Verres gradués et tubes de verre, gradués ou non	.40
Creusets de tout genre et coupelles	.01
Cahiers de modèles de dessin, de calligraphie et de broderie	.10
Maisons portatives complètes, en bois et en fer	.02
Globes terrestres et célestes	.10

Articles.	Per kilo.
Spatules et cuillers en verre et en porcelaine pour mélanger les liquides corrosifs	$0. 40
Stéarine en pains	.03
Boîtes d'instruments de mathématiques et essais au chalumeau	1. 00
Filtres en pierres non polies, et en charbon comprimé	.05
Filtres Pasteur et autres	.05
Fruits frais	.03
Foin et autres fourrages, non dénommés	.01
Fer forgé, en barres, laminé, et fer d'un pouce carré	.01
Water closets de tout genre sans tuyaux	.10
Livres brochés	.05
Briques réfractaires pour fournaises	.01
Locomotives, wagons, et matériel de chemins de fer	.02
Saindoux	.05
Modèles et échantillons de dessin, de calligraphie et de broderie	.10
Papier non collé pour imprimerie	.05
Paratonnerres	.02
Pétrole brut	.01
Pierres naturelles de tout genre pour constructions industrielles, non dénommées	.01
Pierres précieuses et perles, non montées	1. 50
Pierres de moulins	.01
Ardoises ou leur imitation pour écoles	.05
Ardoises pour toitures	.01
Plantes vivantes	.01
Presses à imprimer et à lithographier	.02
Herses et râteaux	.12
Portraits non encadrés, de personnes résidant dans le pays	1. 00
Sacs vides ordinaires, en jute, en chanvre et en sisal pour l'exportation des fruits	.02
Sauce japonaise (soy)	.15
Suif brut et fondu	.01
Tuiles en argile, en verre et en bois	.02
Thermomètres	1. 00
Encre d'imprimerie	.05
Caractères typographiques	.05
Verre plane de toute couleur et dimension	.03

MEXIQUE.

MANUFACTURE DU SUCRE.

M. R. H. Vannah, de la Nouvelle Orléans, Louisiane, qui s'occupe de la cultivation de la canne à sucre et de sa manufacture sur une grande échelle, vient de passer plusieurs mois au Mexique, pour y étudier les conditions et les occasions favorables au développement de cette industrie, dans ce pays.

Le résultat de ses observations lui fait croire qu'une installation moderne de première classe, avec une capacité de couper et de fabriquer entre cinquante et soixante-quinze tonnes de canne à sucre par saison, peut être établie au Mexique, pour $100,000, monnaie américaine. Quant au sujet de la production, M. Van-

NAH pense que cinquante tonnes de cannes par acre, peuvent facilement être obtenues. Avec des machines et des procédés perfectionés, une tonne de cannes, donnera en moyenne, cent quatre-vingts livres de sucre. Il évalue le maximum des frais de culture, de récolte, de nettoyage et de livraison au moulin, à trois dollars par tonne.

Ci-après, nous donnons l'évaluation de M. VANNAH des dépenses mensuelles pour la manufacture du sucre provenant de 1,000 acres de cannes; les journées étant de vingt-quatre heures chacune.

Hangars pour la canne, deux relais de quatre hommes chacun	$144. 00
Moulin, deux relais de deux hommes chacun, pour écraser 500 tonnes de cannes par jour	72. 00
Fours à bagasse, deux hommes	36. 00
Chaudières, deux hommes	36. 00
Un ingénieur en chef et deux aides	720. 00
Pour la clarification, deux relais de deux hommes chacun	72. 00
Machine à double effet, deux hommes	36. 00
Préparateur de sucre, à 50 cents les 1,000 livres de sucre et 500 tonnes de cannes traitées par jour, à raison de 180 livres par tonne	1, 375. 00
Deux aides au préparateur de sucre	100. 00
Presses pour filtrer, deux relais de deux hommes chacun	72. 00
Chaufeurs, deux relais de deux hommes chacun	72. 00
Machine centrifuge, quatre hommes à $50 par mois chacun	200. 00
Deux aides à $40 par mois chacun	80. 00
Chargeurs, deux relais de quatre hommes chacun	144. 00
Peseurs de sucre, deux hommes à $30 par mois chacun	60. 00
Peseurs de cannes, deux hommes à $30 par mois chacun	60. 00
Lumière électrique, un homme	30. 00
Teneur de livres	125. 00
Second teneur de livres	50, 00
Chefs d'escouade d'ouvriers	80. 00
Nourriture et logement de quinze employés, à raison de $22.50 chacun	337. 50
Chef cuisinier par mois	60. 00
Deux aides	60. 00
Combustibles, pétrole, dépenses éventuelles, etc., par mois	550. 00
27,000 barils par mois à 75 cents chacun	20, 250. 00
Total	24, 863. 50

L'estimation ci-dessus est en monnaie courante Mexicaine.

La saison pour la fabrication du sucre dure environ trois mois, ou pour être plus précis, cent jours; ce qui donnerait un total de dépenses de $83,018.34 pour la récolte, auquel il faut ajouter le coût de la cultivation et de la livraison au moulin, calculé par M. VANNAH à $150,000; donnant $233,018.34 comme montant de tous les frais d'une récolte produite par 1,000 acres.

D'après l'évaluation de M. VANNAH, le rendement des 1,000 acres ci-dessus mentionnés, serait de 9,000,000 de livres, et au prix

minimum de six cents la livre, donnerait $540,000, ou un profit net de $306,981.66, montrant le bénéfice énorme que rapporterait la production du sucre au Mexique. Il calcule, en outre, qu'on réaliserait environ $60,000 par an de la vente de l'aguardiente. M. VANNAH évalue le coût total de la cultivation, de la main d'œuvre et de l'emballage du sucre à à peu près, .02½ la livre, en argent mexicain.

EXTRAITS DU MESSAGE PRÉSIDENTIEL.

Le Congrès Mexicain s'est réuni en seánce régulière le 16 septembre.

Après les formalités préliminaires incidentes à l'occasion, le Président DIAZ a délivré son message adressé aux députés et aux sénateurs.

Le Président a fait référence, en termes congratulatoires, au maintien des relations de paix entre son pays et toutes les autres nations et à l'état de la tranquillité nationale qui existe dans toute la République. Le traité réglant la question de limites avec le Honduras britannique a été formellement ratifié et promulgué. La consommation du traité déterminant les limites de la frontière avec le Guatémala, n'attend que la décision de l'arbitre sur quelques menus détails.

Au sujet des travaux publics, le message informe que l'entreprise colossale du desséchement de la Vallée du Méxique, commencée il y a plusieurs années, est presque terminée, assurant ainsi à la Capitale et aux environs, un système moderne et élaboré d'égoux.

Les travaux du port à Vera Cruz qui donneront à cette ville un port bien protégé et profond, se poursuivent avec l'énergie la plus satisfaisante. Les travaux et les édifices publics sont en voie de construction à Tampico et dans les autres ports.

Depuis le mois d'avril 1897, 388 kilomètres de chemin de fer ont été construits, s'élevant à 11,890 kilomètres (7,384 milles), la longueur totale du système ferré de la République. Le nombre de titres miniers émis depuis le mois d'avril était de 1,619, comprenant 7,287 placements d'un hectare (2½ acres) chacun. La vente des terres publiques s'est élevée à 738,000 hectares rapportant $135,545. Grâce aux pluies abondantes, dans les régions

agricoles, on rapporte que la condition des récoltes est excellente. Les revenus pour l'exercice 1896–97 se sont élevés à $51,500,000, soit une augmentation de $1,000,000 sur l'année précédente.

NICARAGUA.

PRIMES ACCORDÉES POUR LA CULTURE DU CAFÉ, DU CACAO, DU CAOUTCHOUC, ETC., SUR LES TERRES PUBLIQUES.

Ce Bureau a reçu de M. M. J. Clancy, agent consulaire des États-Unis, à Bluefields, la traduction d'un récent décret offrant au Département de Zelaya, les mêmes conditions relatives à la culture des principaux produits, que celles qui ont été offertes jusqu'à présent, aux autres Départements de la République.

La prime ou récompense, est établie pour une période de cinq années, et dont les termes sont comme suit:

Pour chaque hectare (2,471 acres) de pâturage—	
Dans les terres boisées mais défrichées	$3
Dans les terres déboisées	2
Pour chaque hectare planté—	
De pommes de terre	2
De maïs	2
De haricots	2
De riz	3
De tabac	3
De canne à sucre	4
De blé	3

En transmettant ce décret, M. Clancy donne l'explication suivante de l'expression "pâturage déboisé." Tout terrain, au Nicaragua, n'est qu'une vaste forêt, excepté une "savanne," que l'on rencontre quelquefois. Quand le terrain est déboisé pour en faire un pâturage, on ne garde que les arbres nécessaires pour abriter les animaux, c'est ce qui est connu sous le nom de "pâturage déboisé."

Le but de ce décret est d'encourager une colonisation désirable venant de tous les pays.

SANTO DOMINGO.

UN NOUVEAU CHEMIN DE FER.

Le 19 août dernier, une nouvelle ligne entre Puerto Plata et la côte nord de Santo Domingo et Santiago, dans l'intérieur, a été formellement inaugurée par le Président de la République. Cette ligne a un parcours de 45 milles, et passe à travers la vallée fertile de Santiago, qui embrasse un pays riche en terrains propres à la culture du café et du cacao. Bien que peu importante, si on la compare aux grands chemins de fer des Etats-Unis, cette ligne est loin d'être insignifiante pour ce pays, car sa construction a demandé des années, et malgré son peu de longueur, elle traverse deux chaînes de montagnes.

Un ingénieur américain en a dirigé les travaux dans lesquels sont intéressés des capitaux européens et américains. Les matériaux employés sont venus principalement d'Europe, mais les ponts et une partie du matériel roulant ont été importés des États-Unis. Une compagnie américaine, sous la raison sociale de "San Domingo Improvement Company," exploite cette ligne qui, d'après ce qu'écrit M. Grimke, Consul des États-Unis, est très bien équipée à tous égards. On propose d'avoir trois trains par jour entre Puerto Plata et Santiago, afin d'ouvrir un débouché pour les produits de la vallée de Santiago, en la reliant à un port de mer. Les principaux articles placés ainsi dans des conditions favorables d'exportation sont: le café, le cacao, le tabac, la cire, les peaux, le gaïac, l'acajou, le bois de satin, le campèche, etc.

URUGUAY.

LE PRÉSIDENT CUESTAS.

M. Juan Lindolfo Cuestas qui, en conséquence de la mort prématurée du Président Idiarte Borda, a été élevé à la présidence de l'Uruguay, est né à Paysandu, en juillet 1835, de parents argentins. Pendant bien des années, il a été dans la vie publique et a occupé plusieurs positions de grande importance et de

responsabilité dans son pays. Son accession à cette haute dignité a reçu l'approbation universelle de la presse et des hommes éminents du Paraguay.

NOUVEAU MINISTÈRE.

Le ministère actuel de la République de l'Uruguay, est comme suit:

Ministre de l'Intérieur, M. EDUARDO MAC EACHEN.

Ministre des Finances, M. JUAN CAMPISTEGUI.

Ministre du Fomento, M. JACOBO VARELA.

Ministre de la Guerre et de la Marine, le Lieut.-Général L. E. PEREZ.

Ministre des Affairs Etrangères, M. le Dr. MARIANO DERREIRA.

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS.

M. MURGUIONDO, consul général, a fourni à ce Bureau les Statistiques suivantes relatives au commerce entre l'Uruguay et les États-Unis, pendant les premiers six mois de l'année courante, comparé à celui de la même période en 1896.

Année	Exportations.	Importations.
1896	$725, 854. 71	$1, 034, 787
1897	529, 018. 24	3, 611, 263

Ces chiffres montrent une diminution de $196,836.47 pour les exportations de l'année actuelle, et une augmentation de $2,576,476 pour les importations pendant la même année.

Les exportations de New York accusent une diminution de $266,189, celles des ports le plus au sud et à l'est se maintiennent.

Les importations sont réparties comme suit:

New York	$3, 428, 219
Philadelphie	20, 707
Boston	150, 923
Baltimore	11, 414

COMMERCE EXTÉRIEUR.

D'après des données officielles l'ensemble des importations et des exportations de l'Uruguay, pendant le premier semestre de 1897, se décompose de la manière suivante:

IMPORTATIONS.

Premier trimestre	$5, 066, 958. 98
Second trimestre	4, 204, 246. 30
Total	9, 271, 205. 28

EXPORTATIONS.

Premier trimestre	$9, 038, 232. 94
Second trimestre	8, 489, 711. 19
Total	17, 527, 944. 13

VÉNÉZUÉLA.

ANALYSES CHIMIQUES AUXQUELLES DOIVENT ÊTRE SOUMIS LE SAINDOUX ET LE BEURRE.

En conséquence des impuretés et des substances délétères qui, après examen, ont été trouvées dans le saindoux et dans le beurre américains importés au Vénézuéla, le Gouvernement a jugé nécessaire de soumettre toutes les importations de ce genre, à leur arrivée en douane, à une analyse chimique pour constater leur pureté.

Le rapport suivant, fait par le Directeur du Laboratoire National, indique les analyses chimiques que ces produits doivent subir avant d'être considérés comme étant purs, selon la loi du tarif vénézuélien.

1°. L'absorption d'iode (essai de Hübl) comparée au total des graisses acides: depuis 52 pour cent jusqu'à 69 pour cent, ou plutôt comparée à la matière neutre, pour laquelle il suffira de multiplier les premiers chiffres par 0.955.

2°. L'essai de la saponification (Köttstorfer) en milligrammes de potasse (KOH): depuis 190.7 jusqu'à 205.7, ou l'équivalent: depuis 294.14 jusqu'à 272.64.

3°. Essai de Reichert-Meissl-Wolny (R. M. W.): depuis 0.4 jusqu'à 0.6.

4°. Point trouble depuis 24.1° jusqu'à 28.7°.

5°. Réaction de Becchi-Millian et réaction de Welmans: négatives.

6°. Saponification sulphurique (essai de Maumené):

Absolue: depuis 25.01° jusqu'à 33.02°.

Relative: depuis 69.8° jusqu'à 93°.

7°. Saturation d'un gramme de graisses acides en centimètres cubes de soude normale (NaOH): depuis 3.58 jusqu'à 3.68.

8°. Point de fusion des graisses acides: depuis 37.5° jusqu'à 45.8°.

9°. Point de solidification des précédents: depuis 37.5° jusqu'à 48.8°.
10. Point de fusion de la matière neutre: depuis 28° jusqu'à 35.6°.
11°. Point de solidification de la précitée: depuis 24° jusqu'à 32.6°.
12°. Vapeurs nitreuses (Carlletet): masse solide.
13°. Densité jusqu'à +75° prise avec la balance de Mohr: depuis 0.913 jusqu'à 0.916.

Pour le beurre, les réactions sont:

1°. Essai de Köttstorfer: en milligrammes de potasse (KOH): depuis 220 jusqu'à 243.9 ou l'équivalent: depuis 255 jusqu'à 230.
2°. Essai de R. M. W.: de 26 à 32.
3°. Essai de Hübl: de 26 à 35.5.
4°. Essai de Hehner: de 85 à 89.
5°. Point de solidification des graisses acides: de 38° à 40°.

Par une loi récente du Congrès vénézuélien, tous mélanges de saindoux et d'oléomargarine faisant autrefois partie de la classe 3 avec le saindoux pur, ont été mis dans la classe 4 du tarif; le saindoux pur est retenu dans la classe 3. Les droits appliqués à la classe 3, selon le tarif, sont de 23 centimes par kilogramme, tandis que ceux de la classe 4 sont de 75 centimes.

COMMERCE DE LA CIRCONSCRIPTION CONSULAIRE DE CARACAS POUR L'ANNÉE 1896.

[Extraits d'un rapport officiel.]

MACHINES.

Il existe peu de manufactures dans le pays, et la demande de machines se borne à celles nécessaires à l'exploitation des mines ou au matériel de chemins de fer. Les autres articles, tels que les machines agricoles, sont obtenus des Etats-Unis plus rapidement et à meilleur marché.

MINES.

L'exploitation d'une mine d'or, avec son matériel, vient d'être établie récemment sous la direction d'ingénieurs anglais. Le capital se souscrit actuellement à Londres et à Paris. La Compagnie porte le nom de "Compagnie de la mine d'or de Guarico, Limitée," du nom du district où cette mine est située.

CHEMINS DE FER.

Le Gouvernement s'est acquitté de ses obligations envers les différentes compagnies pour la garantie des sept pour cent du capital, en émettant des bons de la nouvelle dette de 50,000,000 de bolivars, portant un intérêt de 5 pour cent par an. En outre, il a acheté le matériel, les quais, les entrepôts, la ligne et les mines de charbon de Naricual appartenant à la compagnie de Guanta, Limitée, pour la somme de 1,500,000 francs payés avec les bons de ladite dette.

IMPORTATIONS.

La valeur des importations reçues à Puerto Cabello a été comme suit:

Pays de provenance.	Valeur.		
	£	s.	d.
Angleterre	190, 583	15	0
Allemagne	137, 470	3	0
États-Unis d'Amérique	132, 360	17	0
France	90, 190	1	0
Espagne	37, 608	3	0
Hollande	17, 702	3	0
Belgique	15, 758	0	0
Italie	9, 726	8	0
Colombie	4, 063	4	0
Total	635, 462	14	0
Contre, en 1895	736, 869	2	7

EXPORTATIONS.

Les Exportations de ce Port s'élèvent à:

Articles.	Quantité.	
	1896.	1895.
	Kilos.	*Kilos.*
Café	15, 357, 400	14, 225, 307
Cacao	376, 444	308, 287
Cuirs	483, 275	814, 442
Peaux	47, 182	85, 839
Quinine	7, 192	14, 008

MARACAIBO.

L'année 1896 n'a pas été généralement aussi prospère que celle de 1895, en conséquence de l'augmentation croissante de la concurrence et du bas prix du café; il y a comme un surcroît de transactions commerciales et un trop grand encombrement de marchandises sur le marché, bien que d'un autre côté, de grands progrès ont été faits dans les facilités des moyens de transport.

CHEMINS DE FER.

Le chemin de fer de la Ceiba a été construit jusqu'à Motatan, ouvrant ainsi les riches districts caféiers de Trujillo, Bocono, et Merida. Les mules qu'on employait autrefois pour transporter le café des plantations situées sur les hauteurs jusqu'à Sabana de Mendoza, sont aujourd'hui obligées de chercher du fret dans des parties plus éloignées, car le chemin de fer diminue déjà les distances considérablement.

Celui de Tachira est en opération depuis En ontrados jusqu'à La Fria. Cette ligne ne deviendra importante que lorsqu'elle atteindra Uraca situé au pied des montagnes; elle sera alors en prompte communication avec le district de Tachira et l'État de Santander (République de la Colombie), empêchant ainsi les retards

pendant le trajet sur la rivière Zulia à l'épague des sécheresses, et réglera de cette manière de grandes transactions commerciales avec les ports tributaires importants, jusqu'à Maracaibo. La voie jusqu'à Uraca sera bientôt terminée, car les travaux sont si avancés qu'il ne reste qu'à poser les rails, qui sont attendus sous peu.

LA VILLE DE MARACAIBO.

Maracaibo s'étend de plus en plus; les villages le long du lac sont incorporés et sont pourvus de téléphones, de lumière électrique et de tramways.

Un môle large et solide est terminé, ainsi que le quai, pour les vapeurs callant 11½ pieds, qui ne peuvent pas arriver jusqu'à Macaraibo en conséquence de la barre, ce qui évite les moyens coûteux et dangereux employés autrefois pour embarquer et décharger les produits et les marchandises; opérations qui se font maintenant sur le nouveau quai, d'où ils vont directement à la nouvelle douane, qui sera un bâtiment spacieux et bien installé, et qui est en voie de construction par une compagnie nommée "Compañía de los Muelles de Maracaibo," d'après un contrat fait avec le Gouvernement. Après un certain temps, dans environ vingt ans, à partir d'aujourd'hui, le quai et les bâtiments appartiendront au Gouvernement Vénézuélien.

La correspondance d'Europe pour Maracaibo devrait toujours être adressée via New York et de lá, par la ligne D rouge, car autrement les lettres resteront en route trente jours et plus, au lieu de dix-huit par la voie ci-dessus indiquée.

En 1896, il n'y a eu dans ce port qu'un seul navire flottant le pavillon anglais, et peu de vaisseaux européens, car la plupart des marchandises sont expédiées par les vapeurs de la ligne D rouge, donnant un mouvement d'aller et de retour à 65 navires. Il y a eu aussi des voiliers, ainsi que l'on le constatera en consultant le rapport de la navigation, mais ils embarquent généralement du bois et du divi-divi comme fret de retour; et ils sont ordinairement envoyés au port pour recevoir des ordres.

La barre intérieure "Tablazo," a très peu de profondeur; un nouveau chenal a été découvert; toutefois, il ne serait pas prudent pour des navires de charger au-dessus de 11½ pieds anglais, et seulement tant que la barre extérieure le permettra comme à présent.

La navigation du lac devient chaque année plus importante. Des petits vapeurs font connexion avec les chemins de fer de La Ceiba à Matatan, et de Encontrados à La Fria ou Puerto Villamizar, ce dernier endroit est un port Colombien sur la rivière Zulia.

EXPORTATION DU CAFÉ.

L'exportation de ce produit montre une augmentation régulière, au fur et à mesure que les caféiers sont plantés dans l'intérieur.

Année.	Quantité.	Valeur (approximative).
	Tonnes.	
1896	28, 212	1, 748, 800
1895	22, 951	1, 660, 000

NOUVELLE LOI RELATIVE AUX CHEMINS DE FER.

D'après les termes de la nouvelle loi relative aux chemins de fer au Vénézuéla, le Président est autorisé à faire des contrats pour la construction et l'opération des chemins de fer dans la République. Il peut accorder des concessions ayant une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à l'expiration de laquelle les chemins de fer avec tout le matériel roulant, les bureaus et tous les autres appartenances, reviendront au Gouvernement.

Article 2 autorise le Gouvernement à accorder un droit exclusif pour l'opération et la construction de chemins de fer pendant quarante ans.

La loi réserve au Gouvernement le droit d'acheter, à son choix, les réseaux et leurs équipements après une période de service de vingt-cinq ans, comptée à partir de la date de leur inauguration officielle. Au cas où le Gouvernement désire prendre cette action, l'administration de la compagnie sera avertie de l'intention du Gouvernement d'acheter le réseau dans un délai de six mois, soit par appréciation, payant une prime de vingt pour cent au-dessus de la valeur commerciale de la propriété, soit par le paiement de la valeur représentée par sa provision, plus une addition de dix pour cent, la somme devant être payée au temps du transfert.

Conformément à l'article 4, les réseaux devront se diviser en lignes provisoires et lignes permanentes. Les lignes provisoires auront une largeur de rail à rail de 75 centimètres, et une courbe minimum de 30 mètres. Les lignes permanentes auront une largeur de 1.07 mètres (1 verge, 6 pouces), et un minimum de rayon de courbe de 60 mètres. La rampe de l'une ou l'autre ligne ne dépassera pas 3 pour cent, au moins qu'on emploie un système spécial de construction.

D'après l'article 5, le Gouvernement est autorisé, afin d'encourager la construction de chemins de fer, dont le service public semble en avoir besoin, à contribuer à cette construction par le paiement d'une somme stipulée au fur et à mesure que des sections de vingt kilomètres soient déclarées ouvertes au trafic.

Cette subvention est limitée à 10,000 bolivars, par kilomètre de voie construite sur le terrain plat; à 20,000 bolivars, sur les marécages ou terrains entrecoupés; et à 30,000 bolivars sur le terrain montagneux.

Par l'article 6 l'entrepreneur ou la compagnie de construction, qui entreprend le travail, est obligé de donner une garantie de 50,000 à 100,000 bolivars en or, ou son équivalent en fonds publics vénézuéliens; ladite garantie sera rendue aux parties contractantes après la terminaison des 20 kilomètres de la première section de la ligne. La loi requiert que le travail de construction soit commencé dans un temps stipulé, après l'approbation du contrat, et ce temps ne devra pas dépasser douze mois. Le temps précis pour la terminaison du travail, et pour l'inauguration du réseau au service public, devra aussi être stipulé.

La partie faisant la demande pour la concession, doit présenter au Gouvernement l'arpentage et le tracé general de la ligne, dans les trois mois précédant le commencement du travail, pour les soumettre au Congrès National pour son approbation. Cette période ne sera prolongée qu'au cas d'un délai inévitable. Le taux des charges de frêts et de passagers doit être sujet à l'approbation du Gouvernement national, et exposé à une baisse quand les revenus du réseau dépasseront de 12 pour cent, la valeur du stock du capital. Tout les cas de contention de la part de la compagnie seront soumis aux compromissaires.

L'article 11 établit le droit de condamnation de tous les terrains dont on a besoin pour les gares, les bureaux et les magasins des deux côtés de la ligne, la compagnie payant pour les mêmes. Tout le matériel, toutes les machines, et tous les outils nécessaires à la construction et à l'opération de la ligne et des bâtiments seront admis en franchise sur l'accomplissement des formalités accoutumées. Les nouvelles lignes seront conformes à la voie de celles auxquelles elles se rattachent. La voie la plus étroite qui sera permise doit avoir un mètre de largeur.

Les bureaux généraux de la compagnie devront être établis, soit dans la capitale de la République, soit dans la ville où aboutit la ligne, mais elle devra toujours avoir un représentant autorisé, stationné dans la capitale nationale. Cette stipulation ne l'empêchera pas d'établir des bureaux à l'étranger. Aucun transfert de la propriété ne s'accomplira sans l'approbation du Gouvernement.

MISCELLANÉES COMMERCIALES.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

Province de Buenos Ayres.

La superficie livrée à la culture du blé dans la province de Buenos Ayres, est égale à la moitié de celle livrée à la même culture au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne. Le développement de cette industrie dans ce qui est appelé "la Reine des Provinces de l'Argentine" a été quelque chose de remarquable. En 1881, 200,000 acres étaient livrés à cette culture, et en 1895 le nombre d'acres s'éleva à 900,000, et depuis ce temps la récolte va toujours en augmentant. En plus du blé, des quantités immenses de maïs sont aussi cultivées, près de 2,000,000 d'acres étant couverts de ce produit. L'industrie de l'élevage de bétail et de moutons est aussi grandiose; en 1895 il y avait 7,205,000 de bœufs, avec 50,000,000 de moutons et 1,080,000 de chevaux.

Impôt sur les Matériaux de Construction.

En vertu d'un décret législatif, mis en vigueur, il y a deux ans, tous les bois entrant dans la construction de bâtiments à Limon et à Puntarenas ont été admis en franchise de droits. Le temps spécifié s'étant écoulé le 29 juillet dernier, le Gouvernement s'est rendu compte des grands bénéfices résultant à la République par suite des bas prix des matériaux de construction, et a établi un décret supplémentaire qui, tout en ne pas abolissant entièrement les droits, les rend plus bas qu'auparavent. Les provisions de ce décret, fixent la taxe d'importation sur les planches, les poutres et les solives à cinq pesos par 1,000 pieds carrés de superficie sur un pouce d'épaisseur. Les bois d'ébénisterie et les châssis de portes et de fenêtres, avec ou sans le. gonds et les serrures, paieront dix pesos pour chaque mille pieds carrés de superficie sur un pouce d'épaisseur.

BOLIVIE.

Nouveaux Projets de Chemins de Fer.

Le Gouvernement bolivien, il y a quelques mois, envoya un corps d'ingénieurs pour déterminer la praticabilité de la construction d'un chemin de fer de Challapata au riche district minéral de Colquechaca. Par suite de cet arpentage, on a trouvé que la ligne aura une longueur de 200 kilomètres, et le coût de la constuction est estimé à $3,000,000 environ. On dit que le Gouvernement prend des mesures actives pour la construction de cette ligne importante à une date très prochaine. Un représentant de la maison de W. R. Grace & Cie., de New-York, est maintenant en Bolivie en vue de terminer les négociations pour la construction d'une courte ligne entre Desaguardo et La Paz.

BRÉSIL.

Le Chemin de Fer Projeté du Madeira au Mamore.

On a déjà fait référence plus d'une fois dans le Bulletin aux projets pour la construction d'un chemin de fer autour des rapides du Madeira, et à la grande importance de ces entreprises. On apprend que M. Adolfo Ballivian a presque terminé les arrangements avec quelques capitalistes anglais pour la continuation de ce travail important. Comme on le sait, cette rivière est un des plus importants affluents de l'Amazone;

sa source s'étendant aux riches forêts vierges de caoutchouc de la Bolivie, qui, pendant ces derniers temps, ont beaucoup attiré l'attention.

Droits de Port à Santos.

Dans une communication récente adressée au Département d'État, M. FRANK D. HILL, Consul à Santos, Brésil, écrit que la barque *Virginie*, des Etats-Unis, a été obligée à payer dernièrement des droits de dock de la valeur de $300, quand elle fit demande de ses papiers de sortie. Cette difficulté et cette dépense inutile sont les conséquences de ce que ses papiers d'enregistrement ne contenaient seulement que la clause pour l'exemption du vaisseau des "droits de quayage." Le Consul HILL donne avis aux maîtres de vaisseaux à destination de Santos, qu'à l'avenir, ils fassent inscrire dans les papiers d'enregistrement la clause "libre de droits de quayage et de dock."

Caractères d'Imprimerie de Fabrication Américaine dans l'Amérique du Sud.

Les imprimeurs brésiliens, qui ont de l'expérience, conviennent que la qualité des caractères américains est supérieure à celle des fabriques d'autre part; et qu'à moins d'un petit défaut, qu'on pourrait facilement corriger, ils seraient d'un usage plus général. Les caractères américains ne correspondent pas en pointage à ceux des autres pays, ayant une longueur d'environ un demi point de plus que ces derniers, et une petite augmentation dans la hauteur de chaque lettre. On ne peut s'en servir avec les caractères des autres langues, qui sont tous pareils à cet égard. Le vice-consul BERG, qui transmet cette information au Département d'État, suggère que les fondeurs de caractères aux Etats-Unis soient préparés à fournir les caractères pour toutes les langues, y compris les lettres accentuées et les diverses particularités alphabétiques de chacune.

COLOMBIE.

Suspension du Droit d'Exportation sur le Café.

Le droit d'exportation sur le café a été suspendu par un décret officiel, promulgué par le Président CARO, le 1er août 1897. Cette taxe, qui était de $1.60 pour chaque 50 kilogrammes (110.23 livres), a été en vigueur pendant plus de deux ans et fut imposée sur tout le café exporté de la Colombie ou consommé dans le pays.

Nouvelle Ligne de Bateaux à Vapeur.

Le Consul SMYTHE annonce l'arrivée à Cartagène du premier bateau à vapeur, représentant la nouvelle ligne qui lie ce port avec Mobile, Alabama. Ces vaisseaux, qui partiront toutes les deux semaines, transporteront des cargaisons de pin picéa et d'autres frêts de Mobile, et retourneront avec des bananes de Cartagène et de Bocas del Toro.

Cette ligne, qui est conduite par la Snyder Banana Company, fournira, si elle réussit et devient permanente, d'excellentes facilités postales entre Cartagène et les Etats-Unis.

CHILE.

L'Industrie de l'Acier et du Fer.

En vue de développer d'avantage les industries manufacturières du pays, le Gouvernement propose de mettre de côté $500,000 pour l'encouragement des entreprises métallurgiques. Une prime de $120,000 de la sus-dite somme sera appropriée à un syndicat américain pour l'établissement d'une fonderie de fer; et le reste sera distribué d'une manière semblable à mesure que des opportunités favorables se présenteront. L'exis-

tence au Chili, de minérai de fer d'une bonne qualité et en quantités abondantes a été prouvée par des investigations officielles.

Le Chemin de Fer Transandin.

La commission nommée par le Sénat chilien, pour faire une étude détaillée sur la proposition présentée par des capitalistes anglais pour l'achèvement de la section chilienne du chemin de fer transandin de Tinguiririca à Villa Hermosa, du côté argentin des Andes, a fini son rapport. On trouve que le capital du syndicat est de £1,600,000, soit le double de la somme qu'on estime nécessaire pour le travail. On demande du Gouvernement une garantie de quatre pour cent sur £500,000, à être accordée seulement après la terminaison et la mise en opération du réseau entre les points nommés. Avec l'achèvement de ce travail, comprenant une longueur de 80 kilomètres, la dernière section qui met en communication Valparaiso sur la côte du Pacific, et Buenos Ayres, sur celle de l'Atlantique, sera terminée. C'est l'intention de donner au réseau la même largeur de voie qu'ont les réseaux du système chilien, évitant ainsi le transfert de passagers ou de cargaisons entre les points terminaux. On compte faire le trajet d'océan à océan (1,000 kilomètres environ) par train express, en vingt-neuf heures. Les concessionnaires, croyant à l'action favorable du Gouvernement qui semble assurée, font des arrangements anticipés pour établir sur le long de la ligne jusqu'à l'entrée du tunnel, 1,200 ouvriers avec les ateliers et les domiciles nécessaires.

L'Argent Américain au Chili.

Il a été rapporté au Département d'État par le vice-consul GREENE à Autofagasta que les Américains, et les voyageurs en général, serviraient mieux leurs propres intérêts commerciaux en apportant à la côte, des souverains anglais, au lieu de l'or américain. Pour les premiers on gagne toujours un bon prix au change, tandis que la monnaie en or américaine est très peu connue, sauf dans les grands centres commerciaux, tels que Valparaiso, et dans les villes de l'intérieur la vente en est excessivement difficile.

Amélioration du Port de Valparaiso.

Le Congrès chilien a en considération un projet d'amélioration du port de Valparaiso. On propose de voter une somme de $13,000,000 pour l'accomplissement de ce projet; pour le couvrement de cette somme, des bons de 5 pour cent seront émis. Ce plan comprend la construction de brise-lames, de docks, et l'approfondissement du port.

MEXIQUE.

Nouvelle Ligne de Vapeurs.

Une compagnie américaine de navigation a inauguré dernièrement une nouvelle ligne de vapeurs entre San Francisco (Californie) et les ports du littoral mexicain du Pacifique. L'itinéraire de cette ligne, partant de San Francisco, comprendra les ports d'Ensenada, de Todos Santos, de San Quintin, de San José del Cabo, de Mazatlan, de San Blas, de Manzanillo, d'Acapulco, de Puerto Angel, de Salina Cruz, de Tonala et de San Benito, et retour. Il y a tout lieu d'espérer que les agriculteurs des États de Sonora, Sinaloa, Colima, Oaxaca et Chiapas contribueront puissamment, par l'exportation de leurs produits au développement du commerce maritime sur les côtes Pacifique.

NICARAGUA.

Augmentation de la Taxe sur les Exportations de l'Or.

Le "Diario Oficial," du 5 août, 1897, publie un décret par lequel la taxe sur les exportations d'or, de la République de Nicaragua est augmentée de $1 or, par once sur les pépites d'or, et de $2 or par once sur la poudre d'or. Jusqu'ici le droit a été de 80 centavos (35.44 cents en monnaie des Etats-Unis) par once. En conséquence de cet impôt, les syndicats qui contrôlent les industries minières de l'or du Nicaragua de l'est, ont décidé de présenter au Gouvernement une pétition pour rappeler à son attention que leurs opérations ont été commencées, et que leurs machines importantes ont été importées sous des conditions si différentes, que la présente augmentation paralysera en partie, sinon en entier, leurs entreprises, et ils demandent, s'il est possible, une réduction immédiate. Le Consul O'Hara rapporte que, pour l'année terminant le 30 juin 1896, les embarquements d'or se sont élevés à $137,929.14, monnaie des Etats-Unis; pour l'exercice 1897, ils étaient de $169,565.55, soit une augmentation de $31,636.14.

L'Adoption de l'Étalon d'Or par les Commerçants.

D'après des nouvelles reçues de M. M. J. Clancy, les commerçants de Bluefields ont décidé d'exiger de l'or en paiement de leurs marchandises quand elles sont vendues á crédit. Les prix seront faits en argent, mais l'or ou son équivalent sera seul reçu dans les marchés quand des demandes de crédit seront requises.

SANTO DOMINGO.

Extension du Terme de Crédit aux Commerçants.

Le Consul Grimke écrit de Santo Domingo que la mesure prise par les commerçants américains pour l'extension du terme de crédit aux maisons de commerce dominicaines de deux à quatre mois, au lieu de trois mois, est salutaire. Ce terme est encore plus court que celui accordé par les commerçants européens, dont l'extension du crédit de six à neuf mois est regardée par les connaisseurs du commerce, comme la base de leur succès dans les marchés de l'Amérique du Sud et des Indes Occidentales.

Nouvelle Taxe sur les Recettes Douanières.

Le 9 août dernier, une nouvelle taxe de 3 pour cent sur le total des recettes douanières a été perçue; cette taxe sera levée sur tous les droits d'importation et d'exportation du pays.

ÉTATS-UNIS.

Nouveau Marché de Fer.

D'après les nouvelles reçues, on voit qu'il y a un grand penchant dans les contrées de l'Amérique Centrale pour l'emploi du fer dans la construction de maisons. Il y a cinq ans, l'emploi de ce matériel était inconnu; aujourd'hui, dans la ville de Guatémala seule, il y a plus de cent maisons construites avec des poutres en fer, et dans la ville de San Salvador ce métal a été adopté comme étant le métal le plus sûr pour résister aux tremblements de terre. Le fer ridé est employé assez souvent pour la toiture. Dans la reconstruction de la ville de Guayaquil, dans la République de l'Équateur, qui fut détruite presque entièrement par le feu, il y a un peu plus d'un an, les bâtiments en bois ont été presque entièrement remplacés par des maisons construites en entier ou en partie, en fer. Les manufacturiers américains trouveront à leur intérêt d'examiner de près ce marché pour la vente du produit de leurs fonderies.

MONTHLY BULLETIN

OF THE

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V. DECEMBER, 1897. No. 6.

TRADE RELATIONS IN AMERICA.—VI.*

THE WESTERN COAST OF SOUTH AMERICA.

In the November BULLETIN, the commercial development of the northern coast of South America, with particular reference to its relations with the United States, was shown to be affected by much the same considerations as those which apply to a greater or less degree to Mexico, Central America, and the islands of the Caribbean Sea. Their geographical location brings all these countries into closer touch with the United States than with any European country, and the only advantages which Great Britain, Germany, and France, for example, are able to secure in competition with the United States are purely artificial, or, in other words, such as result from longer and more industrious catering to special markets, lower freight rates, more liberal terms of credit, and carefully organized banking facilities.

It is different with the western coast of South America. The expensive freight rates across the Isthmus of Panama and the inconvenience and costliness of transshipment to the lines of steamers plying up and down the coast make the route from Europe via Cape Horn much cheaper than the route from the

*The first article of this series was printed in the MONTHLY BULLETIN for July, 1897.

Atlantic seaboard of the United States via Panama. The fact provides another powerful argument for the construction of the Nicaraguan Canal under American control.

There are three important ports on the western coast of South America—Guayaquil, in Ecuador; Callao, in Peru, and Valparaiso, in Chile. The distances that would be saved from New York to these points for steam vessels, by an isthmian canal, compared with the Cape Horn route, as shown in the Nicaragua Canal chart printed in the MONTHLY BULLETIN for September last, would be the following: Guayaquil, 7,073 miles; Callao, 5,896 miles; Valparaiso, 3,426 miles. The distances saved to sailing vessels would be much greater, as they follow a longer course than do steamships in rounding Cape Horn. The Nicaraguan Canal's eastern terminus being from 2,000 to 3,000 miles nearer to New York than to Liverpool, Hamburg, or Havre, the construction of the canal would give the United States an immense advantage in the competition for the trade of the western part of South America. At present, the distances via Cape Horn from New York and Liverpool to Guayaquil, Callao, and Valparaiso are about the same.

The countries of South America bordering on the Pacific Ocean or adjacent to it are Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, and Peru. Colombia has already been considered in the article of this series "The Northern Coast of South America," which appeared in the November BULLETIN, owing to the fact that its principal seaports and chief industrial centers lie in that part of its territory which borders on the Caribbean Sea. All of these countries, with the exception of Peru, are described in the first volume, just issued, of the elaborate COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS, which is being compiled by this Bureau with a painstaking care which should make it the recognized authority of the world for the Latin-American trade. Full details of their commerce and industries, as shown by the latest official reports, are given, together with a variety of carefully digested data as to commercial usages and conditions, tariffs, port regulations, patent laws, banking and currency systems, transportation facilities, rights of foreigners, etc. Their natural resources are shown to be immense, and as yet, so imperfectly developed as to offer tempting prizes for enterprise and capital, so soon as the latter shall realize their undoubted capabilities.

The trade of the United States with the western coast of South America during the past two fiscal years, ended June 30, 1897, is shown by the following returns as printed by the Bureau of Statistics of the United States Treasury Department:

Western Coast of South America.

	Imports from.		Exports to.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	Dollars.	*Dollars.*	*Dollars.*	*Dollars.*
Bolivia	None.	None.	21, 907	7, 787
Chile	4, 709, 017	3, 792, 434	3, 431, 808	2, 578, 911
Ecuador	763, 643	566, 526	689, 416	734, 868
Peru	712, 696	722, 089	999, 381	1, 108, 436
Total	6, 185, 356	5, 081, 049	5, 142, 512	4, 430, 002

South America.

Total	108, 828, 462	107, 389, 009	36, 297, 671	33, 768, 493

From the foregoing, it will be observed that the trade of the United States with this part of South America is but a small fraction of the total trade with that continent. It is to be regretted also that the aggregate of both imports into the United States from these countries and of exports thither fell off considerably during the past year. The loss was almost wholly in the trade with Chile, the decline amounting to over $900,000 in imports and $852,000 in exports.

In Ecuador, while there was a falling off of about $200,000 in the imports by the United States, the exports from the latter show an increase of nearly $50,000. Peru, on the other hand, exhibits gains in both the imports and exports of the United States. The latter bought some $10,000 worth more goods from Peru last year than in 1896, and increased its sales to Peru by $109,000. It can scarcely be doubted that the completion of the Nicaraguan Canal, insuring the United States shippers much quicker transportation and cheaper freights than their European competitors could possibly obtain, would be followed speedily by heavy gains on the figures given above.

All of these countries furnish promising markets for United

States manufactures, especially mining and other machinery, agricultural implements, dry goods, clothing, boots and shoes, drugs and patent medicines, and a great variety of other articles, but the difficulties and cost of transportation, together with the habit of several generations in trading with European countries, continue to divert the greater part of their commerce to Great Britain, Germany, and France. From Bolivia, for example, rich as she is in a great variety of products which command ready sale in the United States, the latter imported nothing at all in either 1896 or 1897. Naturally, United States exports to Bolivia are insignificant, amounting to only $21,907 in 1896 and $7,787 in 1897. Yet Bolivia consumes considerable quantities of cotton and woolen goods, hardware, fancy articles, furniture, etc., and produces great quantities of rubber (some of which doubtless finds its way to the United States as Brazilian rubber), cacao, coffee, cinchona, wool, hides and skins, silver, copper, and tin.

The mineral resources of Bolivia are known to be immense. Her silver mines are among the richest in the world, and notwithstanding the great difficulties of transportation, owing to the mountainous character of the country and the insufficiency of railroad facilities, they have been worked at enormous profit. With an area of about 780,000 square miles of diversified country, rich in minerals and a great variety of valuable timber, and offering vast tracts of fertile land for the cultivation of coffee, cacao, tobacco, and other tropical or semitropical products which find a ready and remunerative sale in the markets of the world, Bolivia has a population of less than 2,500,000. This fact alone is a sufficient indication of the possibilities awaiting capital and individual effort, and the inviting field which Bolivia offers for the development of industries and trade. The Germans long ago learned the capabilities of the country, and they now control the management of its export and import trade, to the disadvantage, of course, of the United States and every other country besides their own.

Ecuador presents very much the same picture as Bolivia in its relations to the United States, though the volume of business already being carried on is considerable, amounting last year to $566,526 in exports to the United States and to $734,868 in imports therefrom. But Ecuador, like Bolivia, is, so far as the United States is concerned, a country of scantily developed possi-

bilities, notwithstanding a fine array of natural resources and an active demand for many lines of manufactured goods, which the European exporter is always eager to supply. Like Bolivia, it is rich in minerals and deficient in transportation facilities, having but one line of railroad. Gold, silver, copper, iron, lead, and coal are widely distributed, and petroleum is abundant on the coast near Guayaquil. The great variety of soil and climate provides a wide range of agricultural products, including cacao, sugar cane, cotton, rice, tobacco, and tropical fruits, as well as the cereals and vegetables of the temperate zone. The forests yield abundantly of peruvian bark, dyewoods, and india rubber, and valuable woods in great variety are found.

Notwithstanding the incentives to trade, the imports of the United States have fallen off from $816,484 in 1894 to $566,526 in 1897. The exports of the United States also have fallen from $761,198 in 1894 to $734,868 in 1897. It must be confessed that there is but little encouragement for the United States in the figures of its trade with Ecuador in recent years, but on the other hand, the falling off is probably due to the failure to take advantage of existing conditions rather than to any special preference in Ecuador for European trade. Here, as everywhere else in South America, the growth of trade with the United States is to be secured only by the introduction of United States capital and business energy after careful study of local conditions. The United States takes the lead in furnishing hardware, locks, nails, tools, etc., and also supplies cotton goods, breadstuffs, lard, and other provisions, cotton-seed oil, and malt and hops for beer. No doubt this list might be greatly extended by efforts such as those the European exporters make.

Chile differs from Bolivia and Ecuador in having large railroad facilities and well-developed channels of industry and trade. Economically, as well as politically, Chile is one of the most progressive of all the South American Republics, and is more nearly assimilated in her industrial and business methods to the United States than any of them. It would seem to follow, as a matter of course, that the business relations of the two countries would be intimate and mutually profitable. But the geographical position of Chile, in the absence of cheap communication by way of the Isthmus of Panama, such as a ship canal would give, makes her

practically equidistant from United States and European ports by way of Cape Horn, and the fact that Great Britain and Germany absorb most of her great staple of export, nitrate of soda, naturally predisposes her to trade with them. To this must be added indifference hitherto on the part of United States exporters as contrasted with the most active and unremitting efforts on the part of their European competitors. Of the total imports of Chile, amounting to over $40,000,000, Great Britain contributes nearly one-half. Germany comes next, and the United States follows third, having won that place from France in 1894. The United States imported from Chile $1,200,000 worth more than it sold last year, so that it may reasonably expect a larger market for its manufactures there.

Of all the countries of South America, Peru is one of the most interesting to the people of the United States, because its romantic history has been most vividly related by one of their own writers, Prescott, and the name of another of their countrymen, Henry Meigs, is associated in the building of the Oroya Railroad, now the Central Railroad of Peru, with one of the greatest engineering feats of modern times. The agricultural and forest resources of Peru are much the same as those of Bolivia and Ecuador and are capable of being made the basis of great national wealth. It is to the minerals of Peru, however, that the mind instinctively turns, as that country has been one of the chief reservoirs of the precious metals, in the eyes of the world at large, since the days of the Spanish conquerors. Gold, it is claimed, is found in every part of Peru, and notwithstanding the fact that the deposits have been worked for centuries, contributing enormously to the wealth of the world, it is more than likely that there are still many auriferous regions in Peru that could be made with modern appliances to yield results rivaling those reported from the Klondike region, without the risk and suffering entailed in working in Arctic wilds. Silver mining, in the recent past, has been the chief industry in Peru, and lead, copper, tin, sulphur, asphaltum, and gypsum are found. Petroleum is abundant, and promises to develop into a great industry in course of time.

Few elements of industrial and commercial prosperity are lacking in Peru, but here, as elsewhere in South America, capital is needed for the development of natural wealth and the construc-

tion of railroads to bring it within easy reach of the shipping of the world. By an arrangement with a syndicate of English capitalists, known as the Peruvian Corporation, in 1890, the Peruvian Government, in exchange for the liquidation of its foreign debt, leased all the State railroads, with a total of 810 miles, to the Corporation for sixty-six years, and ceded to it free navigation of Lake Titicaca, the use of moles and quays at certain ports, and other privileges, including the right of operating mines along the lines of railroads and grants of land for immigration. The relations of the Government with this Corporation have been the subject of more or less controversy, and what the practical effect upon the development of the country will be remains to be seen. It is but natural that one of the results should be to strengthen the bonds of commercial intercourse with Great Britain. That country furnishes from sixty to seventy per cent of the manufactured goods imported by Peru, ranging in value from $3,500,000 to $5,500,000 for the principal articles.

The commerce of Peru with the United States was at one time large, but since the war with Chile, 1879–1884, it has fallen off. Prior to that time, Peru took from the United States large quantities of wheat, lumber, lard, kerosene, canned goods, trunks, clocks, sewing machines, railway and street car supplies, household utensils, patent medicines, cordage, sailcloth, etc., to the total value of nearly $2,000,000 per annum. During the past year, the United States sold Peru a little over half that amount. The country has suffered not only from the loss of valuable territory, but from internal disorders, as the result of the war with Chile, which have had a prostrating effect upon industry and commerce—a fact which has had much to do with the decline of trade with the United States. Within the past year or two, the outlook has been more encouraging, and a revival of the old commercial intimacy would doubtless follow concerted effort on the part of United States exporters.

The great problem, however, is not merely how to regain lost ground for the United States on the western coast of South America, but to create conditions which will insure the building up of a great and stable commerce and attract the capital, enterprise, and skilled labor of the United States to this vast domain of

more or less dormant and but slightly developed capabilities. The solution of the problem will probably be found in the construction of a ship canal across the Isthmus of Panama, supplemented by the establishment of fast lines of steamers between South American and United States ports, the extension of railroad lines, and the active effort of United States merchants, manufacturers, and capitalists, which would be remunerative even now, and under the new conditions, could not fail to be productive of great results, as beneficial to the whole western coast of South America as to the United States.

Joseph P. Smith

THE TRADE OF AMERICA.

PRESIDENT McKINLEY PRESENTED WITH THE FIRST COPY OF THE NEW COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS.

The first copy of Volume I of the COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS, which has just been issued by the Bureau of American Republics, was on Thursday morning, November 11, formally presented to President McKINLEY.

The presentation took place in the blue parlor at the Executive Mansion, and the volume was placed in President McKINLEY's hands by the Executive Committee of the Union of the American Republics, consisting of the Hon. JOHN SHERMAN, Secretary of State of the United States, who is President ex officio of the Executive Committee; Señor Don MATÍAS ROMERO, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from Mexico; and Señor Dr. Don MARTIN GARCIA MÉROU, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from the Argentine Republic. Señor Don LUIS PAZ, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from Bolivia, another member of the committee, being in Europe was unable to attend.

SECRETARY SHERMAN'S REMARKS.

In presenting the DIRECTORY, Mr. SHERMAN spoke as follows:

"Mr. PRESIDENT: Representing the Executive Committee of the Bureau of American Republics, I hand you the first volume of the COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS, a work of such vast practical importance to the commerce of our country as to be well worthy that we should come in a body to present it to you.

"Upon looking through its pages you will quickly discern its far-reaching value as a factor in disseminating generally information respecting the natural resources, the peculiar commercial activities, the varying occupations of their industries, and the latent capabilities of the countries of the Western Hemisphere. Such a work, it is believed, has never before been collated and published.

"With the fullest confidence that this handsome volume, with its wealth of data so often sought for unavailingly by business men, will meet with your hearty approval, I have the honor of tendering this specially bound copy for your examination, with Director Smith's letter of transmittal."

President MCKINLEY, in response, expressed his interest in the work of the Bureau and the hope that the DIRECTORY would lead to closer commercial, social, and political relations between the Republics of America. He complimented the officers of the Bureau on the creditable character of the DIRECTORY, the progress of which he had watched with interest in the confident belief that it would prove of great value to all the countries embraced in the International Union of American Republics.

Señor ROMERO also spoke in complimentary terms of the DIRECTOR and the work under him at the Bureau saying, that the Director was very ambitious to make the Bureau useful, and had undertaken some works, which, when completed, will be highly commendable, and had exerted himself in such a way as to break down his health. He was greatly pleased with the Directory so far as he had had an opportunity to examine it, and was encouraged with the prospect of the Bureau becoming the useful agency in the development of the resources and trade of America which had been contemplated at the time of its organization.

The letter addressed to President McKinley by Director Smith, announcing the first volume of the Directory, was given to the press, and has since been extensively published throughout the United States. It is as follows:

"LETTER TO THE PRESIDENT.

"BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,
"INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS,
"*Washington, November 10, 1897.*

"Mr. PRESIDENT: Upon assuming the duties of Director of the Bureau of American Republics, to which I was appointed on March 29th last, I found its heaviest mail to consist of requests from manufacturers, shippers, and other business men of the United States for the names and addresses of reputable commercial concerns in our sister Republics of Mexico, Central and South America, the West Indies, and Hawaii. In fact, the necessity of a comprehensive and reliable directory containing the names of persons and firms engaged in business in the countries composing the International Union of American Republics, and such statistics and descriptive data as would be of practical use in developing trade relations among them, was so apparent and imperative that I at once engaged upon the task of preparing such a work as would do credit to your Administration and honor to the twenty or more Governments to be represented in its pages.

"The United States in its foreign trade has never before attempted the publication, directly or indirectly, of any such Directory, although I found that all our great commercial rivals had issued similar exhaustive works—that Great Britain has its Kelly Directory; Spain its Bailly-Bailliere Directory; France its Didot-Bottin Directory, and Germany its Leuch Directory—all published under governmental approval, and supplying the manufacturers, exporters, and business men of those nations with aids to commerce which our business people are practically without, and stand in sore need of to-day. The situation, as it seemed to me, was that our most powerful competitors in the South and Central American markets, entrenched as they were behind a century of trade, were thoroughly equipped in the contest for commercial supremacy in the Western Hemisphere, while our manufacturers,

merchants, shippers, and bankers were almost entirely without the necessary data upon which to do business at all. 'Reciprocity in trade,' as you have yourself aptly said, 'can not well proceed without reciprocity in information,' and we could hardly hope for more correspondents and customers among the 43,000,000 of friendly American people in the countries to the south of us unless we at least knew their names, their callings, and places of business.

"Accordingly, I entered upon the preparation of this work in April and have labored unremittingly in its compilation until I have the honor to-day of placing before you the first copy of the first volume of the Commercial Directory of the American Republics. I shall forthwith, also, through the proper channels, transmit a similar copy to the President of each of the nineteen other Republics (including Hawaii), which, with the United States, constitute the International Commercial Union of American Republics. This Directory, in its objects, its scope, and the degree of completeness already obtained (which can be annually improved), is undoubtedly the most important international publication ever undertaken by any Government, and will, in my judgment, do more toward building up and increasing trade and promoting friendly relations between the American Republics than any other work thus far attempted. It is in line with the grand patriotic purposes for which the Bureau of the American Republics was established, and is devoted to the proposition, which I believe commands your approval and support, that American trade should be controlled by American people.

"The Directory seeks to include, in as compact a form as possible, the latest information as to the resources, the commerce, the industries, the latent capabilities, the commercial organizations, and the individual business firms of all the countries of the Western Hemisphere. Such a work, if we shall succeed in its proper execution, will enable the manufacturer or the exporter in any one of the countries to inform himself fully as to all the conditions governing business enterprises in the other countries. At the base of any successful development of trade between nations must lie a clear perception of the peculiar conditions and usages that govern business intercourse in those countries which desire to

cultivate mutually profitable relations. No occasional or sporadic effort will approximate the results to be obtained by concerted action based upon a clear and accurate comprehension of the varied influences governing the industries and trade of a particular country.

"It has been our endeavor in the preparation of the Commercial Directory of the American Republics to group together all the facts and statistics which would enable the business man to readily grasp not only the salient features of trade in a particular locality, but such details as are necessary to the intelligent prosecution of business enterprises. It is, of course, impossible to embrace within the compass of a single work, however exhaustive, all the great mass of information which must needs be accessible to those proposing commercial ventures in distant lands. But in cases where it was found necessary to omit detailed data the sources of such information are given.

It is hoped that the Commercial Directory will supply, in the main, all the information which a merchant or manufacturer would desire as preliminary to engaging in trade with any of the countries embraced within its scope, and that it also indicates the means by which he can more fully inform himself in cases where additional particulars are desired. If this object has been attained, it is unquestionable that the Commercial Directory will prove what it is designed to be—a powerful lever for lifting the commercial intercourse of the American Republics to the plane of intelligent, fraternal exchange, which it ought now and always hereafter to occupy. Such a consummation has been the dream of the brightest minds among statesmen, political economists, and leading merchants and manufacturers for a generation or more. Little seems to be needed to bring about a revolution in the trade methods of the Western Hemisphere that shall concentrate American trade in American hands beyond that intimate comprehension of the commercial resources and commercial needs of each of the Republics which it is the primary object of the Bureau of American Republics to bring about.

"The material for the second and last volume of the first edition of the Directory is nearly ready for publication, and within the next two months will be issued in the same style and perfection that characterize the first volume. The work will thus have been

completed in the comparatively short period of nine or ten months, a result made possible only by the active aid and cordial cooperation of the Department of State and consular officers of the United States Government, and the invaluable assistance and counsel of the diplomatic representatives in the United States of the other American Republics having a place in the work. From one and all I have received the most hearty support, including the various officials of their home governments wherever I have addressed them directly. Nor could I to-day point to this completed volume had not the small but loyal and efficient corps of translators and clerks of the Bureau of American Republics labored literally day and night to push the work to a satisfactory conclusion.

"Let me also call especial attention to the mechanical perfection of the Directory. For this we must thank the Public Printer, Hon. FRANK W. PALMER, whose advice and help have greatly added to the value of the work. The execution of the details of so great a work is always laborious and perplexing, and I wish to particularly express my sense of obligation to him. Without the cooperation of the Government Printing Office, the work could not have been issued either in the excellent style or within the time in which the volume has been published.

"To one other, but a very important feature of our work, permit me very respectfully to call your attention. The Kingdom of Great Britain, through its National Board of Trade, is carrying on in the American Republics practically the same work that devolves upon this Bureau, and the annual appropriations by the British Parliament for this branch of its work are in excess of £65,000, or about $325,000 per annum. The appropriation by the Congress of the United States for this Bureau for the current fiscal year, for all purposes, amounts to about one-tenth of this sum—for general purposes $28,000, and for completing the Code of Commercial Nomenclature $5,000, or $33,000 in all. I respectfully submit that this sum is entirely inadequate to the importance and volume of the work under my charge, and I ask that you request Congress to vote increased appropriations for this Bureau. I firmly believe that if its work is pushed, with the vigor the improved outlook for business expansion justifies, our trade in Latin America may be easily doubled and perhaps trebled or quadrupled within the next two or three years.

"As an example of how small and inadequate the appropriations are in comparison with the interest in and volume of our work, I may add that we have succeeded in our efforts as well as we have done only by reason of the increased interest we have aroused among the patriotic, liberal, and broad-minded business men of the United States. Otherwise, there must have been an almost entire suspension of our work. The cost of such a work as this international directory, for example, the need of which could be demonstrated from many different standpoints, about equals the amount of the total appropriations for the Bureau.

"In addition to conducting a vastly increased regular correspondence, over 100,000 letters have been written concerning the Directory alone since the middle of last April, and over 100,000 commercial addresses will be found in the pages of this Directory, grouped under their respective industries, nearly all of which, outside of the United States, at least, were brought to notice in this country as the result of our own researches and inquiries. It is scarcely to be doubted that correspondence with these firms will result in a great increase in our trade with them and their countries. Indeed, for the countries represented in it, I believe this Directory must necessarily become the standard of the world, since critical examination will show that in completeness and in accuracy and freshness of information, it excels all similar foreign directories, and may be safely submitted to the public in the confident belief that it will be found essentially reliable and of great practical value to all the countries and interests it is intended to subserve.

"It is not for me to discuss the great questions and policies of your Administration, but finding myself at the head of an international bureau, and the only one ever created by a Congress of the American Republics, I confess to great interest in them. Four great achievements, it has seemed to me, your Administration can properly undertake and successfully accomplish in its relations with the Republics of Central and South America, viz:

"I. The great extension of our trade with them by reciprocal agreements, by the appointment of special trade commissioners to visit them and present the advantages this country above all others offers to them, and by the study by our merchants and manufacturers of the data contained in the Commercial Directory

as to their industries and commerce, the transportation facilities, tariff and customs regulations, trade usages, patents and copyrights, commercial licenses, laws relating to foreigners and their naturalization, passport regulations, currency and banking, and weights and measures.

"II. The building of the Nicaraguan Canal, on terms that will secure American control, with the safeguard of neutrality in time of war, insuring its unobstructed use to the commerce of the world.

"III. The completion of the American Intercontinental Railway, so that at the dawn of another century it will be as easy comparatively to take a through car from Washington to Buenos Aires or Rio de Janeiro as it is to-day to ride without change from Washington to the City of Mexico. But a few years ago, even in the time of President Grant, the latter trip was considered next to an impossibility. To-day, the capitals o South America are all within reach by the construction of links of a few hundred miles of railroad over routes that have been surveyed and pronounced feasible in point of construction and not excessive in cost.

"IV. The assembling at Washington in 1900 of another great American International Conference, or Pan-American Congress, of delegates from all of the American Republics. The work of the last conference has proven of incalculable benefit, few events of the present century having reflected more credit upon the Governments participating in it. What an auspicious opening of the twentieth century would another such great representative gathering be!

"In all these grand objects, the Bureau of the American Republics can play a most useful and important part. It is the organ of not merely one Government but of all, and my brief official service has already convinced me, in the words of the distinguished Senator Allison, of Iowa, that the 'possibilities of good in your [this] Bureau are illimitable.'

"But primarily, the chief work of the Bureau (and in it we have an ample field) is the compilation and diffusion of commercial information relating to the Republics of the Western Hemisphere, and the promotion of trade among them. To this object we shall devote our attention, and we know we do not appeal in vain to you for help in our efforts. Indeed, to one who has done so much to

promote and revive trade and business in the United States, we come in entire confidence, and urge that you broaden the field of effort until every American Republic shall feel the good results of your wise and patriotic industrial policy.

"Upon a recent occasion, you originated that happy trade epigram: 'Every maker must have a taker'—spoken in reference to the manufacturers of the United States. This Directory contains the names of the 'takers' in Latin America. It is compiled for the especial use of the 'makers,' but it was only fair that the 'takers' should also be considered, and never before has so valuable a compilation been produced for all classes of American exporters. The people of those distant or neighboring southern countries will know better than ever what they can both sell to and buy from us to their own great advantage, while the United States exporter will learn for the first time the individual names and addresses of those who ought to become and eventually will become his best foreign customers.

"The value of the Directory, of course, can only be maintained by constant and careful revision. It must contain eventually what in this first edition was impracticable, and I hope, under the sanction of Congress, to enter upon the preparation of a volume that will embrace not only a list of selected exporters of the United States, but a directory giving the name and address of every manufacturer in the country, and the character, volume, and value of the output of his factory, so that merchants in the Argentine Republic, in Brazil, and in Mexico will have a complete and reliable roster of all our producers in the convenient form of an official book of ready reference.

"Such a book is the proper complement of the present work, and would prove of untold value in extending our foreign trade. A work of such magnitude can only be undertaken, with the certain assurance of success, through the good sense and patriotism of the United States Congress, but it would be warmly welcomed by all the nineteen Republics of the American International Union, and could not fail to result in an increase of our foreign trade far beyond any consideration of the expense or trouble of the undertaking.

"Respectfully submitted.

"JOSEPH P. SMITH, *Director.*"

COMMENDATIONS BY THE CABINET.

The Director of the Bureau is in receipt of the following letters commendatory of the Directory:

"DEPARTMENT OF STATE,
"*Washington, November 11, 1897.*

"MY DEAR SIR: I have to acknowledge the receipt of your letter of the 5th instant, accompanied by a copy of the Commercial Directory recently issued by the Bureau over which you preside. I have not had sufficient time to examine the work with the care and attention it is my purpose to give it when I shall have more leisure. But from the cursory examination I have been able to make of it I have been impressed with the fact that its usefulness both in this country and in the other States composing the International Union of American Republics can not, in my judgment, be overestimated.

"It will, I am disposed to believe, supply, in a practical manner, a want long felt by the business and commercial interests of those countries which can not result other than to their mutual advantage, since it is, as its title indicates, a medium by which the commodities on which import duties may be levied are alphabetically arranged in a precise and authentic form. It is extremely valuable as a compilation for ready reference, and must command recognition from those who are especially interested in it.

"Its publication in the English, Spanish, and Portuguese languages must enhance its value and enable full and free consultation of its pages. I congratulate you upon its publication, and feel that the commercial interests of the countries concerned cannot fail to appreciate and recognize its inestimable value.

"Respectfully, yours,

"JOHN SHERMAN, *Secretary.*"

"TREASURY DEPARTMENT,
"*Washington, November 12, 1897.*

"MY DEAR SIR. I have received by your kindness, and examined with a great deal of pleasure and profit, the very handsome Volume I of your Commercial Directory of the American

Republics. It contains a vast amount of just the kind of information needful in the highly important undertaking which the Bureau of American Republics has in hand. It should be a valuable aid to all those engaged in the commerce of the Republics of this Western Hemisphere, and even more so to those who will, by reason of the intelligent and well-directed efforts of the Bureau of American Republics, be brought to see the commercial possibilities of American trade. That it will contribute toward building up trade between the United States and her sister American Republics, I have no doubt.

"I hope the succeeding volumes will be as highly successful as the first. In this connection I am glad to note that the Monthly Bulletin of the Bureau of American Republics has come to be, under your direction, a publication of more than passing excellence. I cordially give my hearty support to the proposition that the American trade should be controlled by the American people. The motive of the Commercial Directory of the American Republics and of the Monthly Bulletin of the Bureau of American Republics is a gratifying indication in this direction.

"Very respectfully, yours,

"LYMAN J. GAGE, *Secretary.*"

"WAR DEPARTMENT,

"*Washington, November 18, 1897.*

"DEAR MR. SMITH: I thank you very much for sending me a copy of the Commercial Directory of the American Republics, a work which indicates the great undertaking your Bureau has in hand, and the thorough manner in which it is going about it. The book is full of very valuable information, and reflects no little credit upon your Bureau.

"Very truly, yours,

"R. A. ALGER, *Secretary of War.*"

"NAVY DEPARTMENT,

"*Washington, November 12, 1897.*

"MY DEAR SIR: Your letter of November the fifth and the copy of the first volume of the Directory of the American Republics which accompanied it have just been received. I have gone

carefully over the work and am much impressed by the large amount of valuable commercial information which it contains. To the commercial interests desirous of extending the trade between the United States and the other countries of the Western Hemisphere, it can not fail to be of great service, both in facilitating the transaction of business and in establishing more intimate trade relations.

"Thanking you for your kindness in sending me the publication, I am,

"Very truly, yours,

"JOHN D. LONG, *Secretary.*"

"DEPARTMENT OF THE INTERIOR,

"*Washington, November 17, 1897.*

"DEAR SIR: I have the honor to acknowledge the receipt of your favor of the 5th instant transmitting a copy of the Commercial Directory of the American Republics. One great need of the commercial interests of our country and of the neighboring Republics of Central and South America is a mutual knowledge of the necessities and resources of each. It was for the purpose of seeking and publishing such international information that the Bureau of American Republics was organized at the close of the sessions of the International Conference held in Washington, 1889–90.

"The abolition of the reciprocity treaties initiated by that conference and the failure to negotiate others has made the work of the Bureau less effective than it should have been, but I am glad to know that you have taken up the work with new vigor. The volume you have issued contains much of interest besides the mere directory, and will, I am confident, be of great value to all commercial firms, bankers, and manufacturers who are seeking business relations with the Republics of the South.

"Yours, very truly,

"C. N. BLISS, *Secretary.*"

"DEPARTMENT OF AGRICULTURE,

"*Washington, November 11, 1897.*

"MY DEAR SIR: I have just received a copy of your Directory and looked through it with a good deal of pleasure. It is the

most valuable publication regarding the republics of the southern half of our hemisphere that I have seen. It must be exceedingly valuable to all commercial people, both in the northern and southern continents. You must have taken infinite pains to gather all the information you have included in this valuable publication. I thank you most kindly and heartily for the gift. It will be a reference book to me, regarding these countries, in the future. I congratulate you on the thoroughness and efficiency of your work.

"You are preparing the way for commerce between the United States and the Southern Republics that will come just as soon as we can fetch and carry in American bottoms under the American flag. The time will come soon, I think. American investors have been tempted to put their money in internal improvements that brought them more interest for the money invested than investments in maritime ventures; but our people are gaining wealth rapidly. Interest money will be less, and when it reaches 4 per cent I think an American merchant marine will be built up. Then everybody will need your publication.

"Very truly, yours,

"JAMES WILSON, *Secretary*."

THE FINANCIAL SITUATION IN BRAZIL—III.*

IV.

DIFFICULTIES AND REMEDIES.

The sudden change in the institutions at the time of the proclamation of the Republic, the 15th of November, 1889, notwithstanding its peaceful accomplishment, without the perturbations and sanguinary scenes which generally attend revolution, caused such surprise and commotion in the political and financial circles of Europe that the established currents of capital for investment in Brazil were stopped, not only as a measure of prudence, in face of the new and abnormal situation, but also on account of the distrust awakened in the monarchical countries at the disappearance in a day of an Empire which was believed to be firmly established,

*The first article of this series was published in the MONTHLY BULLETIN for October, 1897.

and of an Emperor whom everybody supposed to be the wisest and most liberal of his time.

The prudence, and even the distrust were quite natural. If, at that time, the direction of the Treasury of the Republic had been intrusted to a mature and conservative mind, who would have given assurance of a firm intention of managing the finances without any innovation besides the determination of combating the deficit, masked for years by the balances of loans, the distrust and suspicion would have disappeared, and the credit of Brazil would have been consolidated.

The easy political victory, however, deluded the clearest minds; and one of the most notable men of the new generation, who was entitled to be the Hamilton of the new-born Republic, by an error of appreciation which should be attributed to a blind patriotism rather than to a disdain of the principles of political economy arrived at the belief that capital was an easy thing to create by issues of inconvertible paper money, in the hope of seeing an agricultural country transformed, as by a theatrical change of scenery, into a manufacturing country, and that such transformation could create the capitalization necessary for the reorganization of the finances.

That the country was living from hand to mouth, spending all that it gained, without appreciable economy, was already a fact in the time of the Empire. The production increased from year to year while the high prices of our products were maintained; but for years, and principally after the emancipation of the slaves, when the culture of cereals and of other articles requiring intensive methods was abandoned in order that all the labor could be concentrated on the production of coffee, to the importation of almost all the manufactured articles was added that of alimentary products, making the balance of trade turn against us.

Theorists had invented and propagated the idea that an excess of imports over exports of a country was only a proof of its richness, and as long as exchange was artificially maintained at par such an absurdity ruled unchecked.

The change of Government having been accomplished and the issues of paper money initiated, creating all the appearances of prosperity during two years, the fall in exchange became coincident with the failure of companies organized without solid bases; to the

orgies of the stock-exchange speculations, followed a disastrous liquidation, and the financial delusion became a stern reality and covered with ruins the whole country. The fiduciary paper, instead of promoting the national wealth by keeping in the country a part of the value of imports, reduced more than two-thirds the purchasing power of our money. If to this we add the increase in the customs tariff in order to protect indiscriminately industries with elements of life and without them, and the fall in the price of our principal article of export, coffee, due principally to overproduction, we shall have clearly indicated the causes of the present financial situation.

After the error of appreciation of the Minister of the Provisional Government and the failure of its financial plan, if the capital thus destroyed increased the public debt, the worst result of the failure of this plan was not this new indebtedness, but the depreciation of our currency, without which, owing to the increase of the public revenue immediately after the emancipation of the old Provinces, we would not to-day have any deficit.

In fact, the estimated revenue and the expenditure of the Republic were:

Year.	Revenue.	Expenditure.
	Milreis.	*Milreis.*
1889	160, 060, 744	184, 565, 947
1890	195, 253, 406	220, 645, 874
1891	228, 945, 070	220, 592, 463
1892	227, 607, 092	279, 180, 219
1893	259, 850, 981	291, 311, 070
1894	266, 484, 615	370, 668, 341
1895	300, 725, 297	275, 691, 670
1896	331, 174, 400	343, 436, 210
1897	335, 894, 000	329, 112, 753

The revenue increased, but the paper money having been depreciated, treasury obligations more than tripled, and notwithstanding this, the interest and amortization of the national debt have been punctually paid.

If we could eliminate the fall in exchange, which a financial committee of the Brazilian Congress considers as an obstacle to importation, diminishing, consequently, the revenues of the Union, the present situation would immediately improve.

What was not done in 1889, on account of the deceptive

appearances of prosperity, is now being done. It is enough to read carefully the reports of the Minister of Finance and the ex-Minister of Industry to be convinced that we are now going in the right direction.

The first remedy is economy and retrenchments, not only in expenses which can be postponed, but also in the salaries of all public functionaries, to the patriotism of whom the Government will not appeal in vain. A reduction of from 2 to 10 per cent in all salaries, according to their amount, and the faithful collection of revenues will be enough to balance at once the revenue and expenditure.

The transformation into a State monopoly of the sale of coffee, rubber, and tobacco, following the example of the most civilized and best-administered nations, and the limiting of the export of the products to the demand of the markets of consumption, not only by means of powerful associations, would create prompt resources for agriculture, freeing it from the exorbitant rates of money now paid, but would also increase the value of our principal article of export, without fear of competition, as no where outside of Brazil do the natural conditions of soil and climate contribute to make this product so abundant and cheap.

We are, in fact, in a position to control the markets of coffee, instead of being dictated to by them. It will be enough to control the shipment of the article to increase its value; and only the value of the production of coffee, rubber, and tobacco would be sufficient to improve the rate of exchange.

These are only remedies for a temporary crisis. In order to give real stability to the finances of the country the radical remedies are:

The transformation of the almost exclusive culture of a single article into a polyculture, and *pari passu* with the curtailment of the coffee export, the increase of the production of rubber, silk, cotton, all the cereals, vineyards, cattle raising, dairy and fishery articles.

The conservative aid to some manufactures possessing real elements of vitality, as those of cotton fabrics, preserved fruits, canned and cured fish, butter and cheese, tanned leather and furs, shoes, furniture, rubber articles, besides the incipient manufacture of silk,

vegetable fibers, and other raw materials, the value of which can thus be enhanced.

Once the activity of the nation directed toward a large number of products, either necessary for domestic consumption or required by foreign markets, the balance of trade will be again in our favor, the accumulation will correspond to the enriching of the country, and in a few years the Government will be able to redeem all the fiduciary paper money, replacing it with coin and treasury bills payable in gold.

The lack of a well-distributed banking system, such as exists in England or in the United States, and the vast extent of our territory, deprived as yet of easy communication, requires the remittance of the currency itself in almost all commercial transactions, and for this reason paper money, due to its easy transportation, will appear in larger volume than in other countries more populous and possessing better means of communication.

A nation of great natural resources, which only needs wise direction to astonish the world with its wealth, demands no supernatural effort to reestablish its finances.

Economy in the public expenditures, better management of the agricultural and other national industries, rigorous observance of the law, absolute guarantee of all rights irrespective of class, increase of conservatism, and circumspection regarding innovations and new schemes will place us in the position to which we are destined by the fertility of our soil and the peaceful tendencies of our race.

The rapid progress of the States of the Union, the surplus of the revenue of which would in a short time have wiped out the foreign debt of Brazil if the Union had maintained the erroneous centralized system of the Empire, will in the near future, by means of the increase in their importations, result in a considerable increase of the national revenue. The development of immigration, which in 1891 reached the maximum of 218,958 emigrants and in 1895 was 164,598, showing a fact little known, i. e., that the immigration in proportion to the population of the two countries is larger for Brazil than for the United States, demonstrates that the solution of the economic problem in Brazil will be arrived at with the simple collaboration of time.

I have heard that even the friends of Brazil and of its new

institutions fear that the prosperous States might separate themselves from the Union, which certainly would be weakened by such a dismemberment. These fears are absolutely groundless. If the former provinces, burdened by centralization, did not separate themselves from the Empire, it is difficult to conceive that, now having become prosperous States, they should entertain the idea of separation. Above the economic interests the bonds of race, language, and religion stand firm, reunited in the love for the fatherland, which will never consent to the disruption of the vast aggregation.

As a proof of this assertion, it is enough to be told that even this year, when, in the interior of Bahia, a formidable horde of ignorant fanatics, fortified in an almost inaccessible position, drained the resources of the Government of the Republic and decimated its regular army, the two most remote States in the north of Brazil, Pará and Amazonas, sent to the scene of battle their police force, thus showing their interest in the defense of the Union, that is, their love of the country, great and undivided.

A nation animated by these sentiments has within itself all the elements of vitality and progress.

Salvador Mendonça

ARGENTINE REPUBLIC.

THE NATIONAL EXHIBITION.

The Bureau has received official announcement of the purpose of the Argentine Republic to hold a national exhibition in the city of Buenos Ayres in the year 1898. The circular is dated June 18, 1897, and signed by the Minister of the Interior, Dr. N. Quirno Costa, as president; Señor Vicente L. Casares, first vice-president, and Señor Juan Videla, second vice-president, with a committee composed of a number of leading citizens of the Republic.

The committee states that the exhibition is preliminary to that to be held in Paris in 1900, and in the name of the National Government the producers of the country are invited to exhibit

their products. The exhibition will be inaugurated on July 9 and will close October 9 of the same year.

The legislature of the Province of La Plata has appropriated $25,000 to the fund for carrying out the enterprise.

BOLIVIA.

EXTRACTION OF INDIA RUBBER.

The following article on the subject of extracting the gum of the rubber tree was prepared by Mr. EDWIN R. HEATH, Consul of Bolivia at Kansas City, Missouri, and forwarded to the Bureau by Señor ENRIQUE WULFF, Vice-Consul of that Republic in New York.

Mr. HEATH resided in Bolivia for a number of years and made extended explorations of the india-rubber regions of that country.

The tree known as *Siphonia elastica* or *Hevea braziliensis* is found in the Amazon Valley, between 2° north and 12° south latitude. The lands where it grows best are submerged at least 3 feet for two to three months each year. It grows singly and in groups, and attains a height of 50 to 100 feet, and a diameter from 1 to 3 feet. The lands range from sea level to 700 feet above. The leaves are trifoliate, lance-shaped and very thin, 1 inch wide by 5 to 6 inches long; the flowers are in racines and small; seed pod three-lobed, each lobe containing one seed, nearly an inch long by two-thirds of an inch thick, thus bringing it under "euphorbiacæ." The wood is soft, and when the bark is wounded a cream-colored sap or juice exudes. The Indians call this sap *caoutchouc;* the Portuguese, *seringa* or *borracha,* signifying syringe or tube; the Bolivians call it *goma* or *jebe.* Rubber collectors are called *seringueros,* and their rubber forests *seringales.*

The forests in Bolivia in which the rubber tree is found are situated along the Beni and Madre de Dios rivers, where the land is higher than in Brazil. Usually they are dense, with their tops interlocking and loaded with parasites, many of which have long roots. It is not a simple affair to make a clearing for the camp, where the yuca (mandioca plant), banana, rice, and sugar cane can be planted. The locality of the camp being determined, gatherers seek a tree that leans out of the perpendicular. On the side toward which they lean the trees are cut off, or nearly so, over an acre or two, and then the leaning tree is entirely cut off. The vines which bind the tops are now severed and the tree falls against the others, causing them to fall together. In a month, the tops being dry, they are fired and burn up, all but the large trunks.

The houses are now made by planting posts and tying cross poles, to which upright canes are secured by bark strips. A floor of split "chonta," or black-palm trunks, and a thatch of palm leaves a foot thick complete the building.

The floor is raised 3 to 8 feet above the ground and the space beneath used as a chicken coop, pigpen, or storeroom. The men now make paths to their rubber trees, so that each may have 100 to 150 trees on his path. These paths are called *estradas*. These *estradas* are often very tortuous and in many places pass through mudholes, so that the men only wear bark shirts which have the appearance of sacks upside down, with a slit cut through the center of the fold for the head and openings for the arms at the corners.

The modus operandi of the collector is as follows: Taking a cotton *alforca* (saddlebag) he puts into it tin cups that hold about 6 ounces; some clay of the consistency of putty; a small axe made by doubling an inch wide piece of strap iron, 6 or 7 inches long, with ends welded and sharpened, a stick is thrust through the loop thus formed. At each tree he strikes the axe into the bark and gives it a twist so as not to wound the wood of the tree, but to open the bark. The sap, which resembles rich cow's milk, now begins to run; he then presses into the bark, below the wound, a bit of soft clay, and against the clay a tin cup so that the "milk" may run into the cup. The sap begins to flow during the night and stops about 10 a. m. At each tree he takes down the cup, empties the contents into his vessel, and then replaces it to collect any sap that might flow afterwards.

After the first tapping, and before again tapping the tree, the cup is taken down and the dried juice, one-eighth to three-fourths of an inch thick, is removed from it. When a quantity is thus obtained, sufficient to fill a box 1 by 1½ feet deep, it is collected, placed in the box, and fresh "milk" poured over the loose pieces; this binds them into a solid mass as it dries. These masses are called *sernamby*, and are only second-class rubber. Having collected the "milk" from the trees of his *estrada*, it is taken to the smokehouse where a fire is built of dry "urucury" or "uauassu" palm nuts (called in Bolivia *motacu* or *cusi*), and an earthen jar without bottom is placed over them to serve as a chimney.

The "milk" is now poured into a large, open receptacle—often the inverted back of a turtle—then taking a common wooden paddle, such as is used with canoes, the "milk" is poured over the blade, wetting both sides of the paddle, which is then passed through the heat and smoke a few inches above the neck of the jar, and then withdrawn and passed over again and returned. The heat and smoke coagulate the sap quickly, seldom making a second passage necessary. The paddle is now again wetted and then passed as before. When the "*bolacha*" is made, i. e., when all the "milk" is coagulated on the blade, it is placed in the sun on a rack of poles several feet above the ground. If the trees yield well, the paddle now weighs 30 to 50 pounds, and when dry, usually 10 to 30 pounds. The following day, when the paddle is again wanted for use, it is taken off the drying poles, the rubber on the end cut through, and by striking the end of the handle upon the ground it is driven through the rubber. It is yet soft, and stencil impressions are made into it with the initials of the owner.

Trees treated in this manner can be tapped every day in the year; however, after five years' continuous tapping, a rest of two to five years should be given them. If cultivated, possibly this need not be done. Many have two or more rubber camps, and thus can give the supposed needed rest.

There are only two points in collecting rubber requiring strength—the long carry of the sap, and the weight of the paddle near the end of the coagulating process. As the rubber is not coagulated except with the aid of the palm nuts mentioned, the value of rubber estradas are dependent somewhat on the abundance of these nuts and nearness to place needed.

The Indians receive $3 a month and rations. The rivers abound in fish, the forests in monkeys, wild turkeys, a few peccary, and tapirs, and, when sand bars are bare, turtle eggs and turtles. Many camps have their turtle pens; the starch of the yucca (mandioca plant) supplants flour, bananas, plantains, and potatoes. With rice, bananas, yucca, fish, turkeys, one need not suffer. Communication with the stock farms now makes "jerked" meat abundant. The expenses of living are nominal, while the profits are enormous. Export duties are 20 per cent ad valorem.

The cost of gathering rubber and placing it on the market is estimated at 25 cents per pound. The difficulties in taking rubber to the steamer below the falls at San Antonio on the river Madeira, perils of the voyage, and loss of time (three to four months), makes it necessary to "work" rubber with at least 30 to 50 men, as it will require 30 men to run the falls and rapids. When transportation facilities are better, families may settle and collect the product where trees are few, for they could put in their extra time cultivating chocolate, tobacco, sugar cane, and rice. The yucca starch could be made a profitable industry, for it makes splendid bread or biscuit, and when dried becomes *tapioca*, or when dried over the fire, is the *farinha* of Brazil. The health of rubber camps is good when proper care is taken.

CHILE.

FOREIGN TRADE IN 1895 AND 1896.

From the summary of information lately published by the Administration of Customs the movement of foreign commerce of Chile, valued in dollars of 38 pence, reached the following figures during the past two years:

	1895.	1896.
Imports	$69, 206, 552	$74, 082, 805
Exports	72, 919, 882	74, 359, 419
Total	142, 126, 434	148, 442, 219

Thus the commercial transactions for 1896 show a total increase of $6,315,785 compared with those of the preceding year. In 1896 the imports and exports were nearly the same, being

$1,439,532 over those of 1895. This increase is almost entirely on the following products:

Wheat	$2,093,103
Iodine	621,370
Wool	304,532
Copper in bars	545,901
Silver in bars	315,696
Copper and silver ores	745,692
Sole leather	203,000

On the other hand, the exports of 1896, compared with those of 1895, show the following decrease upon four of the principal articles:

Nitrate	$1,596,843
Hides (ox)	672,720
Coal	126,667
Gold in bars	28,758

In 1888 and 1893, the most prosperous years of Chilean commerce, the exports reached the figures $73,000,000, which are exceeded to-day by $1,359,419.

The data of 1896 can not be taken as a basis of estimate for the present year, notably on account of the decrease, already stated, in the shipments of nitrate, which decrease will no doubt be the more decided until the stock which fills the depots in Europe is exhausted. In fact, a comparison of the figures obtained during the first quarter of 1897 with those of the corresponding period of the preceding year gives the following results:

	Imports.	Exports.
First quarter, 1896	$18,987,330	$18,988,533
First quarter, 1897	16,642,715	13,880,919
Difference	2,344,615	5,107,614

Nitrate alone composes four-fifths of the decrease in the exports, which are divided approximately as follows:

Nitrate	$4,055,343
Copper in bars	97,873
Silver ore	95,251
Silver in bars	180,643
Borate of calcium	65,975
Barley	138,865
Wool	84,698

Three other articles show a slight increase during the same period, viz:

Wheat	$65,363
Iodine	74,730
Sole leather	34,373

LEATHER INDUSTRY.

It is impossible to fix the date when the tanning business was introduced into Chile; it can be asserted, however, that the Spaniards engaged in it shortly after the conquest of the country. In 1825 Guillaume Porté, a competent currier and tanner, was induced by the Government to come to Chile, and with other French artisans settled in Santiago. This must be regarded as the beginning of the business in this Republic. Since that time the industry has been almost exclusively carried on by Frenchmen. In 1860 a German colony of Valdivia located in the midst of a forest abounding in every kind of tree, rich in tannin bark, and the manufacture of the highly prized sole leather known as *valdivia* commenced.

From this period tanning, as a branch of industry, became very prosperous and extended to various parts of the country from Santiago.

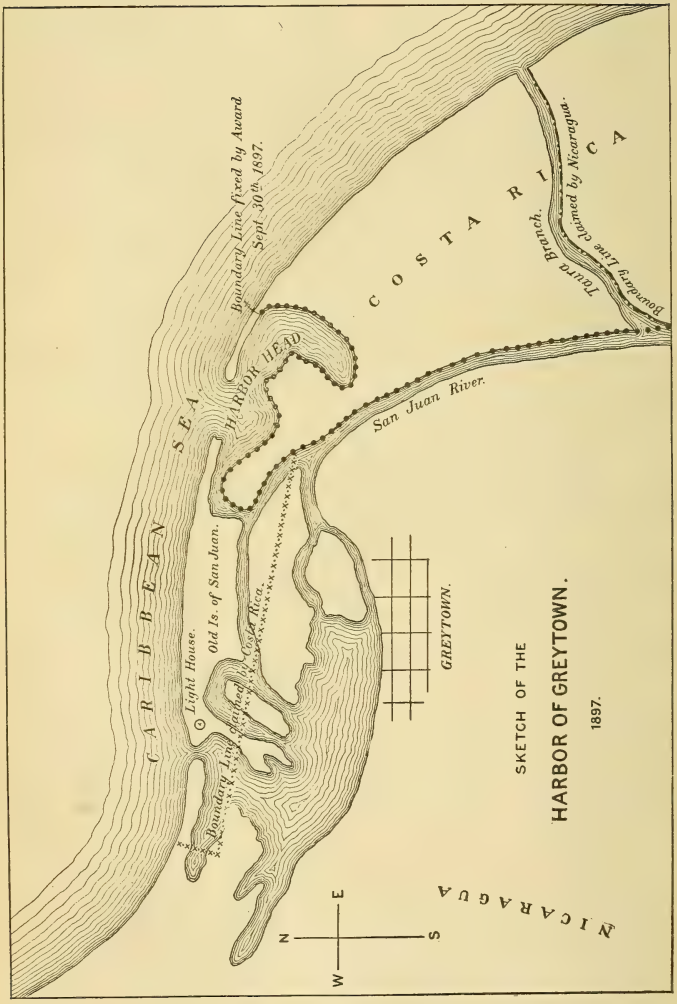
In regard to the imports of tanned or dressed leather, they are practically nil for sole leather, the country being in fact an exporter of this article. A few shipments of leather straps, manufactured in France, England, and the United States, are received. Chile, however, imports large quantities of leather for vamps, and usually the imports of patent leather (calfskins) amount to about 800 dozens per month, principally from France. The United States has practically no interest in the leather business of Chile, which at present is monopolized by French and German merchants.

COLOMBIA.

CONTRACT FOR AN AERIAL RAILWAY.

Hon. Charles Burdett Hart, United States Minister to the Republic of Colombia, incloses to the Department of State the terms of a contract between the republic and Nicolas Krohne, a German subject, for the construction of an aerial railway from the city of Honda, on the Magdalena River, to Agualarga, a town on the savannah of Bogotá.

By the terms of the concession, the railway is to be built and ready for public traffic within three years from the date of the approval of the contract; the system of transportation being by aerial railway (Otto system). The right to put up posts or supports for the line on public highways is conceded, provided they do not interfere with their use as roads for public traffic. On private property, the concessionaire shall obtain, at his own expense, the land necessary for the road and its annexes; in case the owners of the property and the concessionary can not agree upon the terms, the Government shall proceed to expropriate it, payment for the same being made at the expense of the concessionary. The contracting company is authorized to construct branch lines into the producing centers of the country, such branch lines enjoying in their construction all privileges applicable to the main line. The work on the construction of the main line shall be begun within eighteen months, counted from the date of the approval of the contract, and the line shall be finished and open for public service, in a condition of proper solidity and security, within three years. The concessionary binds himself to maintain the main line and branches in good condition, so that at all times, excepting through fortuitous circumstances, transportation can be accomplished with reasonable rapidity and security for mails, passengers, and cargo. The rates of transportation shall be fixed by the company, but they shall not exceed 150 marks per ton, or its equivalent in Colombian currency, on cargoes from the Magdalena River to the savannah of Bogotá. For transportation over other parts of the line, a proportional tariff shall be charged. For each five years after the line has been in operation the company binds itself to reduce the tariff; at the end of ten years it shall be reduced one-half, or 75 marks per ton, on through traffic. The cargo tariff over branches shall be adjusted according to the distance the freight is transported. The Government mails shall be transported free of cost, but Government property shall pay the ordinary tariff rates, preference in all cases being given for their immediate dispatch. The concession may be transferred, in whole or part, to a third party, excepting, however, foreign nations. At the expiration of fifty years after the completion of the work the property, with all branches and appurtenances, in perfectly good condition, and without remuneration of any kind, shall revert to the Government of Colombia.


CARIBBEAN SEA
COSTA RICA
NICARAGUA
Boundary Line fixed by Award Sept. 30th 1897.
Boundary Line claimed by Nicaragua.
Tarde Branch.
HARBOR HEAD
San Juan River.
Light House.
Old Is. of San Juan.
Boundary Line claimed by Costa Rica.
GREYTOWN.
SKETCH OF THE
HARBOR OF GREYTOWN.
1897.
N
S
E
W

COSTA RICA-NICARAGUA.

AWARD OF GENERAL E. P. ALEXANDER, ENGINEER ARBITRATOR.

The Bureau has received from Señor Calvo, Minister Resident of Costa Rica, the following translation of the award of General E. P. Alexander, appointed by President Cleveland Engineer Arbitrator in determining the boundary limits between Costa Rica and Nicaragua.

The terms of the convention for the demarcation of the boundary lines were published in full in the Monthly Bulletin for April, 1897.

San Juan Del Norte, Nicaragua,
September 30, 1897.

To the Commissions of Limits of Costa Rica and Nicaragua.

Gentlemen: In pursuance of the duties assigned me by my Commission as Engineer Arbitrator to your two bodies, with the power to decide finally any points of difference that may arise in tracing and marking out the boundary line between the two Republics, I have given careful study and consideration to all arguments, counter arguments, maps, and documents submitted to me in the matter of the proper location of the initial point of the said boundary line upon the Caribbean Coast.

The conclusion at which I have arrived and the award I am about to make do not accord with the views of either Commission. So, in deference to the very excellent and earnest arguments so faithfully and loyally urged by each commission for its respective side, I will indicate briefly my line of thought and the considerations which have seemed to me to be paramount in determining the question. And of these considerations the principal and the controlling one is that we are to interpret and give effect to the treaty of April 15, 1858, in the way *in which it was mutually understood at the time by its makers.*

Each commission has presented an elaborate and well-argued contention that the language of that treaty is consistent with its claim for a location of the initial point of the boundary line at a place which would give to its country great advantages. These points are over six miles apart, and are indicated on the map accompanying this award.

The Costa Rican claim is located on the left-hand shore or west headland of the harbor; the Nicaraguan on the east headland of the mouth of the Taura branch.

Without attempting to reply in detail to every argument advanced by either side in support of its respective claim, all will be met and sufficiently answered by showing that those who made the treaty mutually understood and had in view another point, to wit, the eastern headland at the mouth of the harbor.

It is the meaning of the men who framed the treaty which we are to seek rather than some possible meaning which can be forced upon isolated words or sentences. And this meaning of the men seems to me abundantly plain and obvious.

This treaty was not made hastily or carelessly. Each State had been wrought up by years of fruitless negotiations to a state of readiness for war in defense of what it considered its rights, as is set forth in Article 1. In fact, war had actually been declared by Nicaragua on November 25, 1857, when, through the mediation of the Republic of Salvador, a final effort to avert it was made, another convention was held, and this treaty resulted. Now, we may arrive at the mutual understanding finally reached by its framers by first seeking in the treaty as a whole for the general idea or scheme of compromise upon which they were able to agree. Next, we must see that this general idea of the treaty as a whole harmonizes fully with any description of the line given in detail, and the proper names of all the localities used, or *not used*, in connection therewith, for the *nonuse* of some names may be as significant as the use of others. Now, from the general consideration of the treaty as a whole the scheme of compromise stands out clear and simple.

Costa Rica was to have as a boundary line the right, or southeast, bank of the river, considered as an outlet for commerce, from a point three miles below Castillo to the sea.

Nicaragua was to have her prized "sumo imperio" of all the waters of this same outlet for commerce, also unbroken to the sea.

It is to be noted that this division implied also, of course, the ownership by Nicaragua of all islands in the river and of the left or northwest bank and headland.

This division brings the boundary line (supposing it to be traced downward along the right bank from the point near Castillo) across both the Colorado and the Taura branches.

It can not follow either of them, for neither is an outlet for commerce, as neither has a harbor at its mouth.

It must follow the remaining branch, the one called the Lower San Juan, through its harbor and into the sea.

The natural terminus of that line is the right-hand headland of the harbor mouth.

Next, let us note the language of description used in the treaty, telling whence the line is to start and how it is to run, leaving out for the moment the proper name applied to the initial point. It is to start "at the mouth of the river San Juan de Nicaragua, and shall continue following the right bank of the said river to a point three English miles from Castillo Viejo."

This language is evidently carefully considered and precise, and there is but one starting point possible for such a line, and that is at the right headland of the bay.

Lastly, we come to the proper name applied to the starting point, "the extremity of Punta de Castilla." This name Punta de Castilla does not appear upon a single one of all the original maps of the bay of San Juan which have been presented by either side, and which seem to include all that were ever published before the treaty or since. This is a significant fact, and its meaning is obvious. Punta de Castilla must have been, and must have remained, a point of no importance, political or commercial, otherwise it could not possibly have so utterly escaped note or mention upon the maps. This agrees entirely with the characteristics of the mainland and the headland on the right of the Bay. It remains until to-day obscure and unoccupied, except by the hut of a fisherman. But the identification of the locality is still further put beyond all question by the incidental mention, in another article of the treaty itself, of the name Punta de Castilla.

In Article V Costa Rica agrees temporarily to permit Nicaragua to use Costa Rica's side of the harbor without payment of port dues, and the name Punta de Castilla is plainly applied to it. Thus we have, concurring, the general idea of compromise in the treaty as a whole, the literal description of the line in detail, and the verification of the name applied to the initial point by its incidental mention in another portion of the treaty, and by the concurrent testimony of every map maker of every nation, both before the treaty and since, in excluding this name from all other portions of the harbor. This might seem to be sufficient argument upon the subject, but it will present the whole situation in a still clearer light to give a brief explanation of the local geography and of one special peculiarity of this Bay of San Juan.

The great feature in the local geography of this bay, since our earliest accounts of it, has been the existence of an island in its outlet, called on some early maps the island of San Juan. It was an island of such importance as to have been mentioned in 1820 by two distinguished authors, quoted in the Costa Rican reply to Nicaragua's argument (page 12), and it is an island to-day, and so appears in the map accompanying this award. The peculiarity of this bay, to be noted, is that the river brings down very little water during the annual dry season. When that happens, particularly of late years, sand bars, dry at all ordinary tides, but submerged more or less and broken over by the waves at all high ones, are formed, frequently reaching the adjacent headlands, so that a man might cross dry-shod.

Now, the whole claim of Costa Rica is based upon the assumption that on April 15, 1858, the date of the treaty, a connection existed between the island and the eastern headland, and that this converted the island into mainland, and carried the initial point of the boundary over to the western extremity of the island. To this claim there are at least two replies, either one seeming to me conclusive.

First, the exact state of the bar on that day can not be definitely proven, which would seem to be necessary before drawing important conclusions.

However, as the date was near the end of the dry season, it is most probable that there was such a connection between the island and the eastern Costa Rican shore as has been described. But even if that be true, it would be unreasonable

to suppose that such temporary connection could operate to change permanently the geographical character and political ownership of the island. The same principle, if allowed, would give to Costa Rica *every island in the river* to which sand bars from her shore had made out during that dry season. But throughout the treaty the river is treated and regarded as an outlet of commerce. This implies that it is to be considered as in average condition of water, in which condition alone it is navigable.

But the overwhelming consideration in the matter is that by the use of the name of Punta de Castilla for the starting point, instead of the name Punta Arenas, the makers of the treaty intended to designate the mainland on the east of the harbor. This has already been discussed, but no direct reply was made to the argument of Costa Rica quoting three authors as applying the name Punta de Castilla to the western extremity of the before-mentioned island, the point invariably called Point Arenas by all the naval and other officers, surveyors, and engineers who ever mapped it.

These authors are L. Montufar, a Guatemalan, in 1887; J. D. Gamez, a Nicaraguan, in 1889, and E. G. Squier, an American, date not given exactly, but subsequent to the treaty. Even of these, the last two merely used, once each, the name Punta de Castilla as an alternate for Punta Arenas. Against this array of authority we have, first, an innumerable number of other writers clearly far more entitled to confidence; second, the original makers of all the maps, as before pointed out, and third, the framers of the treaty itself, by their use of Punta de Castilla in Article V.

It must be borne in mind that, for some years before the making of this treaty, Punta Arenas had been by far the most important and conspicuous point in the bay. On it were located the wharves, workshops, offices, etc., of Vanderbilt's great Transit Company, conducting the through line from New York to San Francisco during the gold excitement of the early fifties. Here the ocean and river steamers met and exchanged passengers and cargo. This was the point sought to be controlled by Walker and the filibusters.

The village of San Juan cut no figure at all in comparison, and it would doubtless be easy to produce by hundreds references to this point as Punta Arenas by naval and diplomatic officers of all prominent nations, by prominent residents and officials, and by engineers and surveyors constantly investigating the canal problem, and all having a personal knowledge of the locality.

In view of all these circumstances, the jealousy with which each party to the treaty defined what it gave up and what it kept, the prominence and importance of the locality, the concurrence of all the original maps in the name, and its universal notoriety, I find it impossible to conceive that Nicaragua had conceded this extensive and important territory to Costa Rica, and that the latter's representative had failed to have the name Punta Arenas appear anywhere in the treaty. And for reasons so similar that it is unnecessary to repeat them it is also impossible to conceive that Costa Rica should have accepted the Taura as her boundary, and that Nicaragua's representative should have entirely failed to have the name Taura appear anywhere in the treaty.

Having then designated generally the mainland east of Harbor Head as the location of the initial point of the boundary line, it now becomes necessary to specify more minutely, in order that the said line may be exactly located and permanently marked. The exact location of the initial point is given in President CLEVELAND's award as the "extremity of Punta de Castilla, at the mouth of the San Juan de Nicaragua River, as they both existed on the 15th of April, 1858."

A careful study of all available maps and comparisons between those made before the treaty and those of recent date made by Boards of Engineers and officers of the Canal Company, and one of to-day made by yourselves to accompany this award, makes very clear one fact: The exact spot which was the extremity of the headland of Punta de Castilla, April 15, 1858, has long been swept over by the Caribbean Sea, and there is too little concurrence in the shore outline of the old maps to permit any certainty of statement of distance or exact direction to it from the present headland. It was somewhere to the northeastward, and probably between 600 and 1,600 feet distant, but it can not now be certainly located. Under these circumstances it best fulfills the demands of the treaty and of President CLEVELAND's award to adopt what is practically the Headland of to-day, or the northwestern extremity of what seems to be the solid land, on the east side of Harbor Head Lagoon.

I have accordingly made personal inspection of this ground, and declare the initial line of the boundary to run as follows, to wit:

Its direction shall be due northeast and southwest, across the bank of sand, from the Caribbean Sea into the waters of Harbor Head Lagoon. It shall pass, at its nearest point, 300 feet on the northwest side from the small hut now standing in that vicinity. On reaching the waters of Harbor Head Lagoon the Boundary Line shall turn to the left, or southeastward, and shall follow the water's edge around the Harbor until it reaches the river proper by the first channel met. Up this channel, and up the river proper, the line shall continue to ascend as directed in the Treaty.

I am, gentlemen, very respectfully, your obedient servant,

E. P. ALEXANDER.

CONTRACT FOR THE CONSTRUCTION OF THE PACIFIC RAILROAD.

Through the courtesy of Señor Don JOAQUÍN B. CALVO, Minister of Costa Rica in Washington, the Bureau is enabled to publish the following information:

The Constitutional Congress of the republic has approved the contract, concluded on June 14, 1897, between the Secretary of Promotion and JOHN H. CASEMENT, a citizen of the United States, for the construction of the Pacific Railroad. Below are the princi-

pal features of the contract, with the amendments introduced by the Chamber:

Mr. CASEMENT binds himself to construct, for the sum of $2,898,971.43, United States gold, and to deliver in perfect condition for service, a line of railroad, which, starting from the capital of the Republic, shall terminate at Port Tivives, on the Pacific, including all its appurtenant works. The rolling stock, as well as everything employed in the construction of the road, shall be first class, and the contractor is subject to the provisions laid down by the Bureau of Public Works.

The roadbed shall be 4.57 meters wide in the cuts and 3.25 meters wide in the fills. The rails are to be of Bessemer steel, weighing 25 kilograms to the lineal meter. The cross-ties must be of hard wood, subject to the approval of the Government, and measure 7 feet (English) in length, 6 inches in height, and 9 inches in width. They shall be laid at intervals of 0.73 meter from center to center. The ballast to be of clean river sand, gravel, and hard rock. The facings of all masonry work shall be of hard, cut stone. The bridges are to be of steel and iron, and plans of the same showing the system of construction must first be presented to the Government for inspection and approval.

All metal structures must be submitted to scrupulous tests to demonstrate their resistance. The line shall consist of a single track, 3 feet 6½ inches (English) between rails, and at curves, slightly wider. The two terminal stations must be well constructed and provided with everything necessary for a good service. There shall be constructed at San Jose a shop with the necessary machinery and apparatus for the repair of the rolling stock. An auxiliary station is to be built at the port. A locomotive roundhouse shall be built at the capital with a capacity for four engines and their corresponding turntables.

The equipment will consist of four combination passenger and freight locomotives of forty tons each, two of twenty-eight tons each, six first-class passenger cars, six second-class passenger cars, twenty freight and baggage cars, and forty platform cars. The locomotives and cars shall be of the American system. A telegraph line shall extend the entire length of the railroad, with its corresponding offices.

The contractor binds himself to begin the construction of the

road within six months, reckoned from the final approval of the contract, and within the thirty months next following he shall deliver the railroad to the Government entirely complete, with all its connections, appurtenances, etc.

As a guaranty for the execution of this contract, the contractor is required to deposit in the National Treasury, within sixty days after the final approval of this contract by the Constitutional Congress, a bond guaranteed by the American Surety Company of New York for the sum of $30,000, United States gold, or, should the Government prefer it, the sum of $30,000 in cash.

With respect to the bond of $30,000, United States gold, or $30,000 cash, as the case may be, the contractor shall forfeit it and be debarred from making any claim therefor in the cases following:

1. Should the work not be begun within six months after the final approval of the contract by the Constitutional Congress.

2. Should it be suspended, after it has once been entered upon, for a continuous period of three months at least, provided that such suspension be not due to unforeseen causes or *vis major*, duly proven.

Should the contractor fail to finish the railroad within the time stipulated, he shall pay, in the way of a fine, the sum of $3,000, United States gold, for each month of delay until the final completion of the work. The government binds itself to place the contractor in possession of the sections of land necessary for the construction of the road, as well as of the ground needed for the stations and their appurtenances. All material required in the construction of the railway will be admitted free of customs and wharfage dues.

The government binds itself to secure to the contractor the right of way over the roads and properties of private parties wherever he may need the same.

The contractor may introduce laborers of the white race, and, should it be necessary, also of the negro and Japanese races, provided that the contractor shall be bound to provide for the exit from the country of the two last-named classes of laborers, should the government so determine. The laborers may introduce, free of all duty or tax, their baggage, meaning thereby articles of personal wear and the implements of their profession or trade.

For the payment to the contractor the Government shall set

aside each month, beginning with the commencement of the said work, the sum of $100,000, which will be deposited in the Bank of Costa Rica. The contract contains all the conditions referring to this feature. Should the contractor complete the railroad before the date named to the satisfaction of the government, the latter shall receive it with all its connections and appurtenances, paying therefor in bonds to the contractor or his legal representatives whatever balance may be due on the execution of this contract.

All questions arising out of this contract shall be decided by four arbitrators, two being named by each party, and, in case of disagreement, by an umpire to be previously named by the same.

The contractor waives all diplomatic intervention, and subjects himself in everything to the laws of the republic. This contract can not be assigned to any person or company without previous authority of the government, and in no case to a foreign government.

NOTE.—Mr. JOHN S. CASEMENT, on the 21st of September last, filed the bond in the sum of $30,000, United States gold, referred to in the contract, as a guaranty for the execution of his obligations. Work on the railroad has already commenced, and is being actively and energetically prosecuted.

ECUADOR.

CONTRACT FOR A RAILROAD.

The official journal of the republic, the *Registro Oficial*, is authority for the statement that the Government of Ecuador has recently entered into a contract with Mr. ARCHER HARMAN, of New York, representing a syndicate composed of United States capitalists, for the construction of a railway from Guayaquil to Quito. The following letter written by Mr. HARMAN to President ALFARO will suffice to show the magnitude of the work, the total cost of which is estimated at $17,532,000.

Starting from Quito, at a height of 9,350 feet above the sea level, the railway will reach Santa Rosa at an elevation of 9,986 feet. A few miles beyond that point, and after crossing a very broken region, the railway will arrive at Tambillo, 8,250 feet. Then, through a region equally broken and abrupt, it will reach a height of 11,980 feet. From this point the line will descend again to an altitude of 8,304 feet to San Miguel, from which it will again rise to a height of 9,800 feet. The next point to be crossed will be Ambato, at a height of 8,100 feet, from which point the heights of Chimborazo will be crossed at an altitude

of 12,300 feet. After this the line will descend and ascend to altitudes of 10,460 and 11,800 feet, respectively, until it reaches the point of Guamote, at an altitude of 10,480 feet. The ground to be covered, both in the ascent and descent, from these various heights is excessively abrupt, and it will be necessary in many places to cross rivers and streams, some of them already quite important. I do not know of any other railway in the world having to cross such enormous heights with such frequency or over such difficult and broken ground, and encountering in its course so many streams and rivers. According to my calculation it will be necessary to construct 830 bridges along the whole extent of the line, some of them with as much as 500 feet span.

The railway is to be finished within six years from the date of commencing the work, which shall be within the present year. The concession grants to the company the existing railway from Guayaquil to the interior, a distance of 65 miles; this will form a part of the new road. As a guaranty for the fulfillment of their obligations, the company is required to deposit with the Government $520,000. The total length of the road will be about 650 kilometers, at an average cost per kilometer of $27,000 in gold.

In connection with the above-mentioned important undertaking, attention is called to the fact that in the MONTHLY BULLETIN for November, 1895, page 277, reference is made to the purpose of President ALFARO to inaugurate a general scheme of internal improvements in Ecuador.

MEXICO

TRADE REPORT FOR THE YEAR 1896.

The most notable feature in the trade conditions of Mexico for the year 1896 is the steady increase of commercial relations with the United States, which country takes nearly 75 per cent of the total produce exported, England coming next with 16 per cent, leaving for all other countries together scarcely 10 per cent. The imports from the United States, which in 1895 represented 45 per cent of the total trade, have advanced to 52½ per cent, having increased in one year $8,262,000.

This increase in the value of imports is in part due to the falling off in the maize crop, which constitutes the principal article of food for the poorer classes, and necessitated the importation of this

product in large quantities from the United States. In spite of the bad coffee crop, the value of exports was greater than in the preceding year, the amount being made up by a large increase in the exportation of gold and silver, especially the latter, so that on the whole the year 1896 was a prosperous one.

The value of the total imports in 1896 amounted to $45,176,358, as against $34,970,358 in 1895, showing an increase of over $10,206,000, or nearly 30 per cent. Of this amount, $3,888,000, according to Mr. CARDEN, British Consul at the City of Mexico, can safely be set down to real increase in consumption, the remainder being practically an investment of foreign capital in the form of material for the construction of public works or for industrial enterprises. The importation of luxuries, such as carriages, fancy goods, jewelry, spirituous liquors, high-class groceries, and similar articles, shows an advance of about $1,701,000; of maize, the cause of whose extensive importation has already been alluded to, $2,167,000; while cotton cloth, which reached a lower valuation than in normal years, by the addition of raw cotton for domestic manufacture, attained an increased figure of $972,000.

The demand for coal and coke is becoming greater every year, in view of the remarkable development of industrial enterprises throughout the country. In 1896 the imports of these articles exceeded those of 1895 by more than 50,000 tons, a large proportion of this excess coming from the United States.

The great activity in the Mexican cotton manufacturing industry may be gauged from the fact that although there was an unusually good cotton crop in the republic for 1896, the imports of the raw material exceeded those of the previous year by 30,000 hundredweights, and that the total consumption of raw cotton in the mills was somewhat over 470,000 hundredweights. In cotton piece goods, the values of 1896 exceeded those of 1895 by $486,000, but as this material forms almost the exclusive clothing of the laboring classes, its sale was affected by the high price of food products, and large stocks have been left on hand. Some idea of the consumption of such goods throughout the republic may be gathered from the official returns, which show the production of the home factories to have been 260,000,000 yards, to which must be added about 60,000,000 yards of imported goods.

Imports of linen goods show a total valuation of $694,330, which indicates an increase of $141,305 over those of the preceding year. In woolens there is a falling off of about 12 per cent, which can only be attributed to the great improvement in the quality of local manufacture.

The increase in the imports of iron and steel in 1896 is very remarkable, amounting to $1,965,582, or nearly 70 per cent, as compared with 1895, showing an unusual activity in the construction and improvement of works of permanent utility to the country. Over half of this increase, about $1,064,000, is accounted for in the importations of steel rails and sleepers, and the remainder may be roughly divided up as follows: Iron tubing, $208,980; corrugated iron sheets and iron beams for roofing, $87,480; nails, screws, and rivets, $72,900; sheet, hoop, and bar iron, $53,460; agricultural implements, $48,600; bar steel for mining purposes, $34,120; and miscellaneous manufactures of iron and steel, $398,120.

The imports of machinery and implements show an increase of 10 per cent over those of 1895, the largest subdivision under this heading being the somewhat general one of "agricultural and other machinery," comprising all machines employed in agricultural, mining, and manufacturing industries, the importation of which amounted in 1896 to $2,835,066, or $461,700 more than in 1895. Steam engines, tools for artisans, pumps, printing presses, and miscellaneous machines are rated as $418,824 in excess of the preceding year. These articles are imported preferably from the United States, both on account of their superior quality and the greater rapidity with which orders are filled by the neighbor country.

Spirituous liquors show an increase of $242,524, imports of beer remaining stationary, with a value of $208,880. It is probable that in a few years little foreign beer will be used in Mexico, as the brewing industry is beginning to assume large proportions, and the great improvement in the quality of the beer now sold, taken in conjunction with the very low price at which it is retailed, makes it very hard for the foreign article to compete with it, except under special conditions.

The imports of chemical products amounted to $1,645,047 in 1896, as against $1,480,368 in 1895; a noticeable feature in this

trade being the increase in the importation of paints and colors, which show a difference of 130 per cent.

In paper and manufactures of paper, a comparison of imports for the two years shows a balance in favor of 1896 to the extent of $262,419, the increase being found chiefly under the subdivisions of books and music, writing paper, and printed forms and account books. There was a small falling off in the demand for wall paper.

The value of the imports of the various articles classified as "other articles" was 43 per cent more in 1896 than it was in 1895, the amounts being, respectively, $18,875,947 and $13,157,245. The largest item is that of groceries and provisions, which increased from $2,018,154 to $5,082,920. In this latter amount is included about $2,187,000 for the value of the maize brought from the United States, to which reference has already been made.

The importation of wood and manufactures of wood has increased very notably, the value in 1895 being $549,584, while in 1896 it amounted to $2,054,483. A very large proportion of this increase consisted of sawed lumber for the purposes of construction.

Another important item is that of carriages and other vehicles, among which are included railway cars, the imports of which increased from $166,324 in 1895 to $959,494 in 1896.

The other groups of articles which call for special mention on account of the value they represent and the increase in the amount of their importations, are, in the order of their magnitude: Cement, tiles, fire brick, copper, brass, and tin; glass and earthenware; and leather goods, which together represented a value in 1896 of $3,668,411, as against $2,048,247 in 1895.

The nature of the exports from Mexico underwent a marked change during the year 1896, there being a falling off of nearly 50 per cent in coffee exported, while a large increase in the exportation of silver and gold, as well as dyewoods, copper, cabinet woods, and tobacco more than made up the deficiency. The official figures of the total value of the exports place it at $2,197,000 more than the preceding year. Mining products constitute, as usual, a large part of the exports, amounting, between gold, silver, copper, and lead, to 70 per cent of the total. The gold-mining industry has excited great interest, and many new properties have

been opened up in the States of Oaxaca and Mexico, as well as in Sonora. Nearly 85 per cent of all the gold exported is in the form of bullion, the remainder being made up of a little coin and some gold ores, mostly shipped from the west coast for treatment in San Francisco.

In 1896 the value of silver was by far the largest amount ever shipped from Mexico in one year, being worth, at the average rate of exchange for that year, $30,692,694. Thirty-one per cent of this amount represented Mexican silver coin; 20 per cent was exported in the form of ores and sulphurets for treatment in the United States, Germany, and England; 48 per cent was exported in the form of bars, either of pure silver or what is known in the United States as base bullion—that is to say, argentiferous lead as it comes out of the smelting furnace and before it is refined.

The smelting industry in Mexico has made great strides of late years, especially as regards economy of treatment of the ores, and it is probable that each year the amount of ore sent abroad will become less. The remarkable development of silver mining, in spite of the low price of the metal abroad, is in great measure due to the fact that large quantities of ores which are not rich enough to stand the high cost of reduction by the imperfect methods in use in most of the smaller mining camps can now be profitably shipped for treatment in one or other of the large smelting works in the central and northern parts of the republic. The movement of freight thus brought about, which amounts to several hundred thousand tons per annum, has been of the greatest benefit to the railways.

The henequen crop of 1896 was a large one, the exports being 4,800 tons more than the preceding year, but as the price was lower, the value instead of being greater was less.

The price of ixtle fiber also suffered a depreciation, which was, however, more than compensated for by the great increase in the quantity exported, the respective amounts being 3,599 tons, with a value of $291,469 in 1895, and 7,879 tons, with a value of $368,545 in 1896.

Broom root, on the other hand, rose considerably in price, from somewhat under $131.22 per ton to over $155.52; a corresponding increase is also observable in the amount exported.

Coffee suffered a remarkable falling off, both in the quantity produced and the prices as well. Copper advanced somewhat in

tonnage and value, and the mean price of dyewoods was on the whole higher than in 1895, with a noticeable increase in the quantity exported.

Exports of live stock, although three times as great as in 1894, show a decrease in comparison with 1895, the total number exported in 1896 being 184,713, including horned cattle, sheep, hogs, horses, mules, and asses. Lead has remained stationary for the two years under consideration, if we except a small increase in value.

The price of goatskins and ox hides in the New York market was somewhat lower than in 1895, and this, taken in conjunction with the large export of live cattle from the Northern States of the Republic in the past two years, accounts for the falling off in the value of these articles in 1896, which, however, did not exceed 10 per cent.

While for manufactured tobacco, the returns for the two years are substantially the same, the large increase in exports of leaf tobacco, reaching 1,070,413 pounds in excess of the previous year, makes the total valuation of tobacco exports of all kinds show an increase of $240,016, or over 30 per cent for 1896. The increasing scarcity of Cuban tobacco is giving a great stimulus to the industry in Mexico, and there are strong grounds for expecting a considerable increase in the export of this article in the course of the next two or three years.

Chicle-gum, which requires very little preparation to be brought into a marketable condition, has attracted a good deal of attention of late, with the result that the exportation in 1896 exceeded by nearly 1,000,000 pounds that of the preceding year. In consequence, however, of the large production there was a notable decrease in price.

The value of cabinet woods exported in 1896 was $478,948, as against $328,906 in 1895, the increase being principally in cedar.

Vanilla shows a considerable falling off in quantity exported, but this decrease was compensated to a great extent by a rise in price, the same conditions being reported in the shipment of beans.

Owing to the growing demand in the United States for Mexican oranges, fruit exports indicate a large percentage of increase

over 1895, and, taken with sugar, there is an increased valuation of nearly 40 per cent in these articles alone.

NOTE.—The statistics in the above report were made in English currency and reduced to that of the United States, on the basis of $4.86 to the pound sterling.

PARAGUAY.

EXPORTATION OF THE COCOANUT.

Hon. JOHN STEWART, Consul-General of Paraguay, has sent to the Bureau an extended report on the subject of the exportation of the cocoanut, through the active efforts of the Agricultural Bank of Paraguay, an institution established several years ago devoted exclusively to the promotion of the agricultural and industrial interests of the country.

From this report it is learned there exist in Paraguay millions of cocoanut palms, the productive value of which has only recently been appreciated. With a view to determining the practicability of exploiting this prominent industry, the Agricultural Bank offered in the year 1895 prizes for the simplest and cheapest device for extracting the nut from the outer shell. The second question to be solved was the possibility of placing the product upon the market in competition with other countries. These efforts met with such success that the exploiting of this industry has been entered upon with such energy as to assure its permanency in the development of the wealth of this comparatively little-known country.

In April of the present year a consignment of cocoanuts was made to a firm in London, and disposed of at such prices as to realize a net profit of $1.69 (gold) per hundredweight. The experiment would indicate that the markets of the United States might also be advantageously opened to this fruit.

In a report to the Ministry of the Treasury, the Council of Agriculture says: There exist means whereby the country can export millions of pounds annually of cocoanuts in the certainty that they will find immediate sale in large quantities. * * * A telegram from a firm in London advises that the Paraguayan

cocoanut sells in that market at from £11 5s. to £11 10s. per ton, as it is very rich in oil. The market for this article is not limited to England alone, for the Consul of the republic in Naples, Señor COPPIN, has repeatedly written to the Bank, offering in behalf of an Italian oil manufacturer, to make a contract for 10,000 tons per annum, more or less, at £11 per ton.

Our Consul at Hamburg, Herr WIENGREEN, has also requested consignments and samples of the article, believing that the said city must be a good market for the cocoanut.

IMMIGRATION AND COLONIZATION.

The present law governing immigration and colonization in Paraguay is substantially the same as has obtained since June 7, 1881. Certain modifications have, however, been made, and the Bureau is indebted to Hon. JOHN STEWART, Consul-General of Paraguay in the United States, for a copy of the same, from which the following information is collected:

In Article 4 of the law, which authorizes the Executive Power to establish agricultural colonies in different parts of the republic, it is specified that care shall be taken that only such lands shall be selected as are adapted to agriculture, and preferably those bordering on rivers and along railways, or in the direction of their projected branches.

The Department of Immigration in bringing from abroad families for colonization purposes is instructed that each family shall consist of at least three adults, or of five persons including children, and it must be proven that they are of good character, industrious, and have some knowledge of agriculture. Families meeting such requirements shall receive gratuitously from the Government:

First. The price of their passage from the place of their embarkation to their destination.

Second. Sustenance for the first six months after their settlement in the colony, which term may be extended six months in case of extraordinary circumstances, such as *force majeure*, or any other cause duly proven; also a home, agricultural implements, seeds, and animals for their use.

Third. A body of land containing 16 lots of 8,077 square feet

each or 1,200 areas, the definite title deed to be given after the colonists have been working on the land for *two* consecutive years.

Provision is also made in the law whereby persons desirous of acquiring larger tracts of land may obtain them under advantageous terms at public auction, the stipulation being made that such lands shall be kept under cultivation during five consecutive years, with no interruption in excess of six months, and further that no transfer of title to same shall be made until after the expiration of five years. Land thus sold shall be mortgaged as a guaranty for the payment of the annual installments. If any colonist should fail to make this payment the day it is due, he will be granted an extension for six months, with interest at 1 per cent, and after this term he shall pay, besides the interest, a fine of 1 per cent each month. When six months have elapsed, the land shall be sold in order to collect whatever is due the public treasury, and any amount remaining shall be given to the colonist.

Should any colonist be found to be of bad character, incapable, or negligent of his duties, the Government is authorized to deny to him the privileges of the colony, after indemnifying him for the expenses incurred by him in the settlement, provided said expenses do not exceed the sum of $800. In case of decease before the expiration of the five years necessary for the acquisition of the property the colonist is legally enabled to transmit it to his legitimate heirs, failing which the concession shall be transferred to an agricultural colonist meeting the requirements of this law.

Gratuitous concessions of new lots may be made to those colonists who have distinguished themselves for their industry and fitness for the work, such concessions not to exceed two lots to each person. Further encouragement to colonization is made in Article 26, which states that "each colonist, within six years of his settlement in the colony, shall be entitled to a bounty of $10 for every thousand fruit trees that he may prove to have on his lands," and in Article 27, which exempts the foreign settler from taxation during the period of ten years.

All agricultural implements, seeds, furniture for domestic use, arms, and other articles that the immigrants may bring for the development of their industries shall be imported free of duty. Special conditions in the matter of land grants and other privileges

are made to any company or private enterprise having colonization for its purpose, notably the transportation of the immigrants at the expense of the State from the port of landing to their destination.

Concessions of land are also granted to agricultural immigrants who may desire to establish themselves in the republic, but outside of the colonies. Definite deeds to these tracts (8,077 square feet each) shall be given after they have been working the land for two consecutive years, provided that at the end of this period they shall have at least two-thirds of the area under cultivation and have on it 100 coffee trees. These colonists shall also enjoy, besides, the following privileges: Lodging and support at the expense of the Government during the five days following their landing; transportation at the expense of the nation to any place in the republic where they may desire to reside, and free importation of wearing apparel, furniture for domestic use, agricultural implements, tools pertaining to any art or profession they may follow, and one sporting piece for each adult immigrant.

Government Intendants, acquainted with the language of the country, as well as that of the inhabitants of the colony, are appointed in each colony to locate the immigrants, look to the security of the settlement, keep census reports, including statistical data regarding agricultural conditions, etc., and to furnish colonists with suitable information and advice.

PERU.

INFORMATION RELATIVE TO THE MINING LAW.

The Peruvian Minister in London, Señor Don José Canevaro, in a recent communication, gives the following interpretation of the law governing the concessions of mining claims in Peru:

The mining laws in force in Peru concede to each miner but seven claims, but a recent law empowers the Government, at its discretion, to grant an extraordinary number of holdings to mining companies, according to their importance. As many are petitioning for an extraordinary number of claims and do not take effective possession of them, the Government resolved, by the decree of May 22, that persons soliciting for a greater number than seven claims in the gold fields should make a deposit of 200 to 500 soles with the treasury. This

deposit will be returned to them as soon as the deed of concession is granted. It is therefore quite evident that this is not a tax, but simply a temporary deposit. Moreover, miners who only take seven or a lesser number of claims make no deposit, and it will be sufficient for them to declare, what is only just, that they will respect the new mining laws which congress may vote, as stated in another supreme decree of the same date.

OIL FIELDS ON THE COAST.

The Bureau has received a communication on the above subject from Mr. Horace N. Wilson, of North Cambridge, Mass., who has recently returned from the oil regions on the northern coast of Peru.

According to Mr. Wilson, there are now in operation in the Zorritos district ninety-odd wells, all in a flourishing condition. The output is greater now than at any previous time in the history of this industry and is shipped both up and down the coast, supplying the markets of Ecuador, Peru, and Chile. The product is of a superior quality. A good illuminating oil is refined at the works, and coasting steamers, and locomotives on some of the Peruvian railroads use oil from the wells for fuel.

UNITED STATES.

TRADE WITH LATIN-AMERICA.

MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, Worthington C. Ford, Chief, showing the trade between the United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of September, 1897, corrected to November 1, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for September, for example, are not published until some time in November.

Imports and Exports, September, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Chemicals:				
Logwood (*Palo campeche; Páu campeche; Campêche*) (tons)—				
Mexico	82	$1,884		
Coal, bituminous (*Carbón bituminoso; Carvão betuminoso; Charbon de terre, bitumineux*) (tons):				
Mexico	7,020	15,491	8,087	$16,045
Cocoa (*Cacao; Coco ou Cacão crú; Cacao*) (pounds):				
Central America				
Brazil	261,483	26,469	108,577	13,349
Other South America	1,012,031	92,800	1,121,401	115,963
Coffee (*Café; Café; Café*) (pounds):				
Central America	135,661	22,322	794,893	121,793
Mexico	471,129	89,397	1,718,688	206,318
Brazil	51,655,838	5,419,635	53,511,199	3,546,204
Other South America	6,036,076	797,458	7,401,884	861,986
Cotton, unmanufactured (*Algodón en rama; Algodão em rama; Coton, non manufacturé*) (pounds):				
South America				
Fibers:				
Sisal grass (*Henequén; Henequen; Hennequen*) (tons)—				
Mexico	4,770	253,511	2,482	145,452
Fruits:				
Bananas (*Plátanos; Bananas; Bananes*)—				
Central America		125,276		102,779
Cuba		2,438		
South America		42,840		17,088
Hawaiian Islands		5,295		4,647
Oranges (*Naranjas; Laranjas; Oranges*)—				
Mexico		13,542		3,680
Cuba		93		29
Fur skins (*Pieles finas; Pelles; Fourrures*) (pounds):				
South America		2,132		5,314
Hides and skins (*Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuirs et peaux*) (pounds):				
Central America	131,523	18,868	114,038	12,237
Mexico	789,543	90,595	1,433,806	103,107
South America	3,912,407	617,220	2,053,499	347,944

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
India rubber, crude (*Goma elástica cruda; Borracha crúa; Caoutchouc, brut*) (pounds):				
Central America	73, 414	$30, 709	74, 578	$30, 943
Mexico	4, 701	1, 971	7, 146	2, 535
Brazil	852, 644	342, 029	2, 080, 057	1, 213, 863
Other South America	117, 454	61, 111	109, 744	40, 771
Lead, in pigs, bars, etc. (*Plomo en galápagos, barras, etc.; Chumbo em linguados, barras, etc.; Plombs, en saumons, en barres, etc.*) (pounds):				
Mexico	9, 483, 274	88, 468	15, 780, 684	192, 765
Sugar, not above No. 16 Dutch standard (*Azúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa; Assucar não superior ão No. 16 de padrão hollandez; Sucre, pas au-dessus du type hollandais No. 16*) (pounds):				
Mexico	30, 692	578	.....	.....
Cuba	8, 730, 299	172, 717	7, 431	356
Brazil	3, 079, 474	43, 180	8, 626, 113	43, 062
Other South America	17, 619, 496	378, 505	9, 133, 078	25, 508
Hawaiian Islands	45, 036, 651	1, 468, 448	35, 795, 014	1, 101, 708
Tobacco, leaf (*Tabaco en rama; Tabaco em folha; Tabac en feuilles*) (pounds):				
Mexico	65, 336	33, 290	28, 558	80, 653
Cuba	56, 339	23, 422	1, 070, 802	608, 855
Wood, mahogany (*Madera, caoba; Mogno; Acajou*) (M feet):				
Central America	3	194	721	14, 596
Mexico	1, 015	42, 518	704	25, 479
Cuba	.....	.....	16	606
South America	497	12, 879	25	984
Wool (*Lana; Lã; Laine*) (pounds):				
South America—				
Class 1	552, 096	56, 513	1, 638, 168	210, 320
Class 2	.....	.....	.....	.....
Class 3	778, 692	65, 208	568	40

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Agricultural implements (*Instrumentos de agricultura; Instrumentos de agricultura; Machines agricoles*):				
Central America		$4, 292		$660
Mexico		16, 357		7, 957
Santo Domingo		25		52
Cuba				784
Puerto Rico		770		437
Argentina		73, 793		25, 321
Brazil		2, 754		2, 233
Colombia		83		397
Other South America		51, 179		36, 018
Animals:				
Hogs (*Cerdos; Porcos; Cochons*)—				
Mexico	1, 704	17, 562	34	167
Horses (*Caballos; Cavallos; Chevaux*)—				
Mexico	96	5, 070	44	2, 610
Books, maps, engravings, etc. (*Libros, mapas, grabados, etc.; Livros, mappas, gravuras, etc.; Livres, cartes de géographie, gravures, etc.*):				
Central America		10, 609		1, 196
Mexico		4, 295		7, 286
Santo Domingo		381		36
Cuba		64, 289		500
Puerto Rico		241		
Argentina		1, 851		641
Brazil		2, 028		27, 518
Colombia		1, 165		6, 525
Other South America		2, 794		2, 401
Breadstuffs:				
Corn (*Maíz; Milho; Maïs*) (bushels):				
Central America	3, 791	1, 417	7, 934	4, 283
Mexico	1, 047, 038	389, 326	5, 690	1, 785
Santo Domingo				
Cuba	94, 850	31, 542	73, 273	30, 428
Puerto Rico	200	76		
South America	3, 743	1, 226	3, 013	1, 251
Wheat (*Trigo; Trigo; Blé*) (bushels):				
Central America	12, 751	9, 067	4, 000	4, 180
Mexico				
South America	177	155	369, 119	367, 467
Wheat flour (*Harina de trigo; Farinha de trigo; Farine de blé*) (barrels):				
Central America	25, 024	86, 768	18, 045	90, 649
Mexico	2, 922	9, 765	487	2, 433

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Breadstuffs—Continued.				
Wheat flour—Continu d.				
Santo Domingo	2, 353	$9, 067	2, 142	$11, 909
Cuba	14, 813	54, 537	10, 311	53, 416
Puerto Rico	8, 061	27, 634	8, 542	46, 510
Brazil	79, 411	305, 400	66, 644	342, 937
Colombia	11, 646	42, 623	15, 575	74, 021
Other South America	29, 224	102, 499	41, 817	203, 432
Carriages, cars, etc., and parts of (*Caruages, carros y sus accesorios; Carruagens, carros e partes de carros; Voitures, wagons et leurs parties*):				
Central America		15, 698		2, 631
Mexico		18, 066		134, 569
Santo Domingo		1, 768		359
Cuba		429		333
Puerto Rico		1, 893		1, 040
Argentina		8, 928		16, 327
Brazil		2, 510		17, 187
Colombia		2, 529		5, 972
Other South America		3, 278		5, 058
Cycles and parts of (*Biciclos y sus accesorios; Bicyclos e accessorios; Bicyclettes et leurs parties*):				
Central America		5, 446		466
Mexico		5, 821		4, 648
Santo Domingo		195		102
Cuba		184		593
Puerto Rico		560		522
Argentina		3, 715		6, 314
Brazil		1, 204		6, 833
Colombia		3, 028		1, 788
Other South America		6, 962		4, 334
Clocks and watches (*Relojes de pared y de bolsillo; Relogios de parede e de bolso; Pendules et montres*):				
Central America		1, 156		266
Mexico		2, 709		2, 297
Argentina		2, 471		1, 651
Brazil		6, 527		2, 223
Other South America		7, 011		5, 096
Coal (*Carbón; Carvão; Charbon*) (tons):				
Central America	724	5, 946	604	1, 992
Mexico	8, 383	26, 852	20, 108	64, 622
Santo Domingo	1, 020	2, 808	57	225
Cuba	15, 285	40, 057	11, 090	23, 369
Puerto Rico	1, 399	3, 338	1, 018	1, 906
Brazil				
Colombia			3	19
Other South America	893	4, 669	1, 586	5, 695

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cotton, unmanufactured (*Algodón no manufacturado; Algodão não manufacturado; Coton non manufacturé*) (pounds):				
Mexico	2, 203, 227	$173, 805	186, 786	$14, 179
Cotton cloths (*Tejidos de algodón; Fazendas de algodão; Coton, manufacturé*) (yards):				
Central America	1, 111, 567	59, 205	871, 516	40, 523
Mexico	400, 773	28, 062	329, 823	23, 054
Santo Domingo	202, 873	10, 092	93, 027	4, 701
Cuba	9, 395	1, 012	1, 480	201
Puerto Rico	16, 250	997	500	73
Argentina	476, 255	46, 758	170, 125	9, 328
Brazil	601, 974	45, 379	478, 041	35, 655
Colombia	467, 713	24, 551	429, 789	24, 742
Other South America	1, 511, 437	83, 981	1, 760, 365	91, 705
Wearing apparel (cotton) (*Ropa de algodón; Roupa de algodão; Vêtements en coton*):				
Central America		16, 871		9, 371
Mexico		33, 226		16, 827
Santo Domingo		4, 860		1, 006
Cuba		4, 213		520
Puerto Rico		487		68
Argentina		13, 481		7, 274
Brazil		4, 139		4, 705
Colombia		5, 538		2, 667
Other South America		4, 750		2, 623
Fruits and nuts (*Frutas y nueces; Frutas e nozes; Fruits et noisettes*):				
Central America		4, 762		2, 565
Mexico		5, 405		3, 111
Santo Domingo		80		99
Cuba		3, 796		3, 742
Puerto Rico		285		128
Argentina		735		883
Brazil		772		16
Colombia		367		386
Other South America		1, 966		2, 311
Hides and skins (*Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuirs et peaux*) (pounds):				
Central America				
Mexico	3, 166	282	1, 000	183
Hops (*Lúpulos; Lupulos; Houblon*) (pounds):				
Central America	435	36	1, 440	195
Mexico	205	24	96, 393	9, 612
Santo Domingo	50	6		
Cuba	580	64		
Puerto Rico				
South America	377	45	629	77

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Instruments:				
Electric and scientific apparatus (*Aparatos eléctricos y científicos; Apparelhos electricos e scientificos; Appareils électriques et scientifique*):				
Central America		$8,979		$3,560
Mexico		12,154		18,420
Argentina		8,270		2,117
Brazil		4,372		5,451
Other South America		27,817		18,518
Iron and Steel, Manufactures of:				
Builders' hardware, and saws and tools (*Materiales de metal para construcción, sierras y herramientas; Ferragens, serras e ferramentas; Matériaux de construction en fer et acier, scies et outils*)—				
Central America		11,394		7,534
Mexico		23,503		20,797
Santo Domingo		631		1,294
Cuba		8,025		4,266
Puerto Rico		2,155		1,003
Argentina		33,240		9,106
Brazil		24,058		12,095
Colombia		9,661		6,301
Other South America		17,131		20,734
Sewing machines and parts of (*Máquinas de coser y accesorios; Machinas de coser e accessorios; Machines à coudre et leurs parties*)—				
Central America		13,518		2,952
Mexico		17,402		17,306
Santo Domingo		86		56
Cuba		390		
Puerto Rico		206		863
Argentina		2,731		5,575
Brazil		8,170		7,394
Colombia		6,624		6,012
Other South America		14,314		7,749
Typewriting machines and parts of (*Máquinas de escribir y accesorios; Machinas de escribir e accessorios; Machines à écrire et leurs parties*)—				
Central America		2,029		320
Mexico		1,351		589
Santo Domingo				
Cuba				40
Puerto Rico				
Argentina		1,319		897

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and Steel, Manufactures of—C't'd.				
Typewriting machines—Cont'd.				
Brazil	.....	$1, 396	.....	$359
Colombia	.....	.....	.....	647
Other South America	.....	928	.....	374
Leather, other than sole (*Cuero, distinto del de suela; Couro não para solas; Cuirs, autres que pour semelles*) :				
Central America	.....	944	.....	254
Mexico	.....	842	.....	255
Santo Domingo	.....	260	.....	217
Cuba	.....	35	.....	.....
Puerto Rico	.....	100	.....	.....
Argentina	.....	814	.....	.....
Brazil	.....	316	.....	2, 298
Colombia	.....	8	.....	130
Other South America	.....	2, 066	.....	306
Boots and shoes (*Calzado; Calçados; Chaussures*) :				
Mexico	.....	4, 027	.....	6, 169
Central America	.....	7, 501	.....	3, 957
Colombia	.....	2, 740	.....	2, 408
Other South America	.....	2, 894	.....	1, 874
Naval stores: Rosin, tar, etc., (*Resina y alquitran; Resinae alcatrão; Résine et goudron*), (barrels):				
Central America	927	2, 751	239	1, 001
Mexico	107	294	207	658
Santo Domingo	239	514	14	28
Cuba	1, 143	2, 280	593	1, 070
Puerto Rico	11	23	75	149
Argentina	1, 700	3, 921	.....	.....
Brazil	13, 219	22, 587	18, 835	31, 195
Colombia	758	1, 508	437	895
Other South America	2, 565	5, 274	3, 279	6, 707
Turpentine, spirits of (*Aguarrás; Agua-raz; Térébenthine*) (gallons):				
Central America	1, 342	396	728	263
Mexico	565	173	442	177
Santo Domingo	36	11	49	17
Cuba	6, 631	1, 768	4, 880	1, 478
Puerto Rico	700	226	1, 515	506
Argentina	67, 400	20, 125	13, 000	4, 370
Brazil	13, 110	3, 766	20, 730	7, 332
Colombia	938	332	1, 567	530
Other South America	9, 145	2, 621	6, 229	2, 215
Oils, mineral, crude (*Aceites, minerales, crudos; Oleos, mineraes, crús; Huiles minérales, brutes*) (gallons):				
Mexico	550, 525	27, 074	781, 598	29, 775
Cuba	798, 981	50, 525	603, 741	29, 998

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Oils, mineral, refined or manufactured (*Aceites, minerales, refinados ó manufacturados; Oleos, mineraes, refinados ó manufacturados; Huiles, minérales, raffinées, ou manufacturées*) (gallons):				
Central America	127, 346	$14, 009	102, 344	$9, 305
Mexico	49, 487	11, 548	50, 807	9, 981
Santo Domingo	41. 233	4, 389	6, 096	804
Cuba	4, 556	907	643	280
Puerto Rico	14, 750	1, 905	10, 500	1, 309
Argentina	568, 432	63, 741	572, 981	51, 753
Brazil	1, 467, 008	121, 865	2, 383, 520	190, 109
Colombia	92, 957	10, 185	83, 417	9, 027
Other South America	446, 050	47, 724	500, 692	46, 788
Oils, vegetable (*Aceites vegetales; Oleos vegetaes; Huiles végétales*) (gallons):				
Central America	1, 825	457	213	88
Mexico	62, 088	12, 708	37, 112	7, 603
Santo Domingo	3, 519	1, 364	4, 028	1, 419
Cuba			990	380
Puerto Rico				
Argentina	2, 818	729		
Brazil	55, 590	14, 828	18, 419	5, 670
Other South America	25, 092	8, 022	16, 134	5, 156
Paraffin and paraffin wax (*Parafina y cera de parafina; Paraffina e cera de paraffina; Paraffine et cire faite de cette substance*) (pounds):				
Central America	42, 700	2, 048	60, 637	2, 938
Mexico	367, 892	19, 203	546, 777	24, 086
Brazil	30, 484	1, 826	17, 644	830
Other South America	29, 000	1, 300	1, 776	82
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Beef, canned (*Carne de vaca en latas; Carne de vacca em latas; Bœuf en conserves*) (pounds)—				
Central America	22, 984	2, 768	14, 096	1, 650
Mexico	6, 397	678	6, 046	710
Santo Domingo				
Cuba	1, 056	74	38, 836	3, 109
Puerto Rico				
Argentina				
Brazil	8, 000	551	5, 447	590
Colombia	6, 051	441	3, 578	290
Other South America	10, 952	876	8, 016	763
Beef, salted or pickled, etc. (*Carne de vaca, salada ó en salmuera; Carne de vacca, salgada ou em salmoura; Bœuf, salé ou en saumure*) (pounds)—				
Central America	41, 200	1, 968	88, 250	4, 095
Mexico			1, 286	130

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Beef, salted or pickled, etc.—C't'd.				
Santo Domingo	2, 150	$89	2, 300	$95
Cuba	3, 400	138	54, 900	2, 737
Puerto Rico	1, 600	66	1, 000	50
Brazil	49, 700	1, 981	400	26
Colombia	18, 100	753	13, 900	757
Other South America	413, 300	18, 653	316, 800	15, 507
Tallow (*Sebo; Sebo; Suif*) (pounds)—				
Central America	345, 245	14, 430	239, 344	10, 106
Mexico	26, 516	1, 147	39, 249	1, 381
Santo Domingo	41, 870	1, 516	5, 200	210
Cuba	130. 484	4, 557	42, 684	1, 582
Brazil	800	30	56, 534	2, 535
Colombia	32, 480	1, 977	44, 410	2, 215
Other South America	28, 452	1, 258	13, 749	670
Bacon (*Tocino; Toucinho; Lard fumé*) (pounds)—				
Central America	19, 500	1, 214	22, 374	1, 665
Mexico	5, 200	529	5, 890	586
Santo Domingo	5, 517	296	2, 262	142
Cuba	1, 345, 124	67, 144	905, 240	66, 394
Puerto Rico	58, 340	2, 919	38, 216	2, 340
Brazil	679, 484	37, 762	629, 250	43, 240
Colombia	1, 146	68	660	59
Other South America	19, 613	1, 196	56, 014	4, 493
Hams (*Jamones; Presunto; Jambons*) (pounds)—				
Central America	19, 318	2, 034	24, 282	2, 625
Mexico	15, 733	1, 761	10, 988	1, 225
Santo Domingo	4, 576	523	3, 824	458
Cuba	358, 742	32, 253	290, 732	29, 406
Puerto Rico	53, 921	4, 840	83, 742	7, 531
Brazil	100	13	8, 220	730
Colombia	7, 750	682	9, 574	924
Other South America	69, 976	7, 790	61, 210	7, 085
Pork (*Carne de puerco; Carne de porco; Porc*) (pounds)—				
Central America	64, 350	2, 803	120, 554	5, 998
Santo Domingo	17, 600	806	4, 500	248
Cuba	20, 800	1, 065	15, 000	762
Puerto Rico	321, 600	13, 089	401, 000	20, 283
Brazil	21, 000	1, 060	600	29
Colombia	10, 500	569	10, 750	651
Other South America	490, 100	20, 889	585, 200	30, 218
Lard (*Manteca; Banha; Saindoux*) (pounds)—				
Central America	138, 140	7, 148	130. 937	7, 685
Mexico	651, 046	29, 396	205, 263	10, 652
Santo Domingo	25, 885	1, 346	29, 010	1, 833
Cuba	1, 908, 302	90, 450	1, 489, 593	75. 701

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Lard—Continued.				
Puerto Rico	402,025	$20,101	357,330	$19,800
Argentina	1,120	70	.....	.....
Brazil	506,570	30,236	1,583,527	102,850
Colombia	176,865	8,333	228,943	15,256
Other South America	977,338	55,071	702,397	47,278
Oleo and oleomargarine (*Grasa y oleomargarina; Oleo e oleomargarina; Oléo et oléomargarine*) (pounds)—				
Central America	.....	.....	200	22
Mexico	.....	.....	.....	.....
Colombia	5,400	462	5,000	400
Other South America	3,155	192	2,830	273
Butter (*Mantequilla; Manteiga; Beurre*) (pounds)—				
Central America	15,561	2,666	26,679	4,388
Mexico	15,439	2,383	14,058	2,087
Santo Domingo	6,200	864	3,969	519
Cuba	3,568	631	3,362	644
Puerto Rico	200	23	4,700	515
Brazil	18,063	2,253	43,305	4,617
Colombia	5,008	751	10,529	1,517
Other South America	42,588	5,796	42,792	5,600
Cheese (*Queso; Queijo; Fromage*) (pounds)—				
Central America	13,251	1,468	13,506	1,471
Mexico	10,838	1,076	7,817	958
Santo Domingo	2,282	262	2,521	307
Cuba	2,350	466	15,106	1,658
Puerto Rico	960	98	1,734	200
Brazil	345	41	1,238	135
Colombia	5,316	610	7,208	895
Other South America	6,016	729	7,875	975
Sugar, refined (*Azúcar refinado; Assucar refinado; Sucre raffiné*) (pounds)—				
Central America	69,769	3,305	80,816	3,796
Mexico	167,571	8,201	3,499	189
Santo Domingo	9,995	506	3,229	180
Colombia	82,657	4,097	27,273	1,412
Other South America	13,370	708	22,215	1,223
Tobacco, unmanufactured (*Tabaco no manufacturado; Tabaco não manufacturado; Tabac non manufacturé*) (pounds)—				
Central America	24,370	3,642	6,442	534
Mexico	130,623	10,265	122,613	10,165
Argentina	29,090	1,445	.....	.....
Colombia	5,500	778	5,550	913
Other South America	118,903	8,048	103,430	9,002

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco, manufactures of (*Manufacturas de tabaco; Manufacturas de tabaco; Tabac fabriqué*)—				
Central America		$6, 676		$3, 762
Mexico		218		315
Cuba		5, 865		7, 458
Argentina		10, 455		
Brazil		505		
Colombia		405		
Other South America		4, 133		12, 097
Wood, unmanufactured (*Madera, no manufacturada; Madera, não manufacturada; Bois brut*)—				
Central America		9, 734		1, 492
Mexico		45, 744		12, 215
Cuba				53
Argentina				1, 929
Brazil		250		2, 213
Colombia				776
Other South America		174		
Lumber (*Maderas; Madeiras; Bois de construction*) (M feet)—				
Central America	673	7, 806	117	1, 149
Mexico	4, 517	49, 268	4, 523	71, 385
Santo Domingo	193	2, 518	14	317
Cuba	2, 986	33, 991	1, 159	14, 495
Puerto Rico	686	9, 765	431	5, 100
Argentina	8, 473	95, 366	6, 924	65, 386
Brazil	5, 949	79, 082	3, 619	47, 413
Colombia	109	2, 373	707	8, 280
Other South America	6, 176	68, 599	5, 129	50, 705
Furniture (*Muebles; Mobilia; Meubles*)—				
Central America		15, 556		10, 726
Mexico		18, 328		12, 999
Santo Domingo		820		835
Cuba		3, 572		1, 846
Puerto Rico		1, 281		833
Argentina		2, 398		2, 815
Brazil		4, 464		2, 981
Colombia		943		4, 013
Other South America		6, 332		5, 116
Wool, raw (*Lana cruda; Lã crúa; Laines brutes*) (pounds)—				
Mexico	52, 841	4, 950	50	10

VENEZUELA.

WHARFAGE CHARGES AT MARACAIBO.

United States Consul E. H. Plumacher has informed the Department of State that the work on the new wharves at Maracaibo has been finished and the custom-house partly completed. He incloses a copy of the new tariff of porterage, etc., at Maracaibo, which is as below:

Importation.—For receiving at the wharf, conveying to the custom-house, storing in its warehouses, transferring to the examining room, weighing, conveying to commercial establishments, and stowing all merchandise and products coming from foreign ports and national ports outside of Lake Maracaibo, 1.20 bolivars (23 cents) shall be charged for each 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

For receiving and forwarding at the wharf, conveying to the commercial house, and there stowing all merchandise, produce, and other articles proceeding from the ports of Lake Maracaibo and its tributary rivers, 65 centimes (12 cents) shall be charged for each 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

Exportation.—For receiving at a commercial house, conveying to the wharf, weighing and stowing there all merchandise, produce, and articles intended for foreign ports or national ones outside of Lake Maracaibo, 65 centimes (12 cents) shall be charged for every 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

Imports in transit to Colombia.—For receiving at the wharf, conveying to the custom-house, weighing and examining, and stowing in the transit warehouse all merchandise, produce, and other articles received from any port, 90 centimes (17 cents) shall be charged for every 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

For transferring from the transit warehouses of the custom-house to the wharf, and there stowing, any of the above-mentioned articles, 30 centimes (5 cents) for every 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

Baggage.—For receiving at the wharf, conveying to the custom-house, and from there to the owner's house, the tariff on baggage shall be as follows: For each parcel weighing up to 20 kilograms, 50 centimes; weighing from 21 to 70 kilograms, 1 bolivar; weiging from 71 to 100 kilograms, 2 bolivars. Baggage weighing over 100 kilograms shall pay at the rate of 50 centimes for every 50 kilograms of excess, all gross weight.

The above-mentioned rates shall be charged on baggage which is to be taken to places situated in the city. When taken outside of the city limits the price of cartage shall be arranged with the owner.

Should owners or consignees of goods prefer not to employ wharf laborers in conveying their imported and exported cargoes or baggage (after they have passed through the custom-house), the company will charge one-half of the corresponding tariff on their goods.

When the owners or consignees, with the consent of the National Government or custom-house authorities, transship any of their merchandise, produce, or other goods, the company shall always charge one-half of the respective taxes. Small fruits, natural wood, horns, bones and hoofs, bark, seeds, and dyewood are excepted

The owners, consignees, or shippers of wood, bark, seeds, horns, bones, etc., imported from Lake Maracaibo or its tributary rivers and intended for export to a foreign port or other national ports outside of the lake, are not bound to employ the wharf laborers for the transportation of these goods.

When the wharf laborers perform work not covered by this tariff, the price for said work shall be previously agreed upon between the interested party and the administrator of the company.

In order to avoid difficulties in the liquidation and computation of accounts, all imported or exported goods of less than 100 kilograms in weight shall be considered as of 100 kilograms.

AGRICULTURAL PRODUCTS.

The following information relative to the agricultural resources of Venezuela is taken from a report of the French Vice-Consul at Caracas and published in a recent number of the *Moniteur Officiel:*

Venezuela produces an uncultivated vanilla plant called "vainilla lutescens," but the one commonly known to commerce is the aromatic "vainilla planifolia." The cultivation of this product has not as yet been fostered to any great extent. Venezuelan, as well as Mexican, vanilla grows very readily in the rich black soil of the States of Falcon, Lara, Bolivar, Bermudez, and Zamora. The official statistics do not furnish any figures on the quantities exported, nor on the country's production.

The sarrapia, or tonka beans, are found wild in almost every forest watered by the Orinoco or its tributaries. The bush which yields this fruit is called "dipterix odorata," and begins its production at the third year; the seeds, which are long and black when dry, have a peculiar and very odorous perfume and are used by some to flavor tobacco. Almost the entire crop of Venezuelan sarrapia is exported by way of Ciudad-Bolivar to Hamburg or to New York. During the fiscal year of 1895–96 there were exported 2,629 packages, weighing 211,319 kilograms, worth 1,415,668 bolivars.*

The process generally employed in the gathering of the tonka

*The bolivar is worth about 20 cents in United States currency.

beans caused the destruction of the plants, and the Government has been obliged to take precautions for the protection of the "sarrapiales" planted on Government territory. Concessions have lately been granted in the district of Caura for the farming of the public lands to be used for this culture.

The resinous extract of copahu comes from the "Copaifera officinalis," known here under the name of "cabima," or "cambimba." It comes from the tree in form of a black oil of very agreeable odor. This tree is found wild in the woods of the Orinoco, in the forests of eastern Venezuela, and in the basin of the lagoons of the Maracaiboo. The exports of copahu oil during the year 1895–96 reached 17,716 kilograms, worth 43,220 bolivars, of which more than a third was sent to the United States.

India rubber abounds in the woods of eastern Venezuela, and principally in the great forests of the Orinoco. The extraction of the gum, hitherto done in a very primitive manner, causes the rapid destruction of these natural riches, and the Government has been obliged to take very strict measures for the preservation of the trees, so that now the extraction of the fluid is obtained without killing them.

The most valuable india rubber is that into whose composition enters the juice of the "hevea brasiliensis" and "mimusopo globosa;" these two species abound in the Venezuelan forests. These products, as well as others of the country, bordering on Brazil, such as the palm fibers used for brooms, and the Rio Negro nuts, often called Brazilian chestnuts, are considered indigenous to this country, and are exported by way of the port of Pará. In 1895–96 the amount of rubber exported through Ciudad-Bolivar and Maturin arose to 65,332 kilograms, worth 324,041 bolivars. According to the report of the Minister of Hacienda for 1897, there were also exported 143,323 kilograms of gutta-percha, worth 179,688 bolivars. The incisions into the rubber trees can be made at three years. The number of india-rubber trees existing on Venezuelan soil can not be calculated even approximately. The amount of solid product from one tree varies considerably, but does not exceed one pound.

In order to answer in advance the numerous inquiries of per-

sons desiring to engage in this industry, it is well to say that the laborer in the country is paid on the average from three to four bolivars a day. Relative to the gathering of the rubber and tonka beans, work by the day is not the rule; each laborer is paid according to the amount and quality of the products he gathers. At the harvest time, many inhabitants of the neighboring villages around Ciudad-Bolivar and Maturin go and stay for some time in the woods and come back to pick over and sell the gathered fruits.

TRADE MISCELLANY.

ARGENTINE REPUBLIC.

Agricultural Exports.

A comparison of the exports of Argentina for the first six months of the year 1897 with the corresponding period of 1896 shows a decided increase in value for such articles as wool, hay, frozen beef, and frozen mutton. Wool exported in 1896 was 127,357 tons; in 1897, 143,851 tons; an increase of 16,494 tons, valued at $3,516,619. Hay advanced from 57,286 tons in 1896 to 62,456 tons in 1897; the increase of 5,170 tons having a value of $60,027. In frozen beef and mutton, the recorded increases are 569 tons and 142 tons, respectively.

Prospects for Crops.

The latest reliable information received regarding the crops of Argentina is very encouraging. The apprehension of disaster from drought and locusts, which afflicted the provinces last year, is past, and the only contingency now is frost, but it is thought that the advanced condition of growing cereals gives assurance that this danger is not imminent. An unusually large acreage of wheat, maize, and linseed has been sown. There is under crop in the Province of Santa Fe 1,000,000 hectares; of Buenos Ayres, 370,000; of Córdoba, 290,000; of Entre Rios, 220,000, and in other provinces 120,000 hectares, making a total of 2,000,000 hectares, from which it is calculated that there will be a yield of 20,000,000 hectoliters of wheat. After deducting for home consumption and seed the usual quantities required for such purposes, there would still remain for export 1,000,000 tons, at a value of about seven millions sterling. The estimate for linseed puts it down at about two millions sterling.

NOTE.—A hectoliter is 2.838 bushels, and a hectare is equal to 2.471 acres.

BRAZIL.

Rubber Exports.

The exports of rubber from the Amazon region in August last are officially stated to have amounted to 1,008,456 kilograms. Nearly one-third of this total (636,258 kilograms) was shipped to the United States, and 372,200 kilograms were exported to European ports.

CHILE.

Wire and Nail Factory.

Information received from Valparaiso states that a representative of a French syndicate is now in Chile with the view of establishing a wire and nail factory in that city on an extended scale.

Industrial Opportunities.

The Chargé d'affaires of France, at Santiago, in a recent report to his Government, indicates the industrial enterprises which, in his opinion, would be most likely to prove of benefit to operators in Chile. He enumerates weaving, the manufacture of clothing, footgear and food products, and all industries for the development of iron, leather, and silver, as profitable investment for foreign capital.

MEXICO.

Valuation of Imports.

Minister LIMANTOUR of the Finance Department of the Mexican Government has just issued a circular bearing upon the valuation in consular invoices of merchandise intended to be imported into the Republic of Mexico. Consuls are urged to send to the department a statement of the actual value of goods, and the ratio of undervaluation that is believed to have been made in invoices. Merchants shipping goods to that country are warned that this habit of undervaluation benefits their consignees but little, as the import duties are not established on an ad valorem basis.

Agricultural and Industrial Development.

The cotton crop of Mexico for the year 1897 is estimated by Consul SIMMONS, at Piedras Negras, at 5,000 kilos. He also reports a good outlook for corn, wheat, and beans. The coal fields of the republic are being rapidly developed, and that industry is showing large proportions. The Fuente Coal Company takes out about 15,000 tons per month, and the Alamo and Coahuila about 30,000 tons. These companies have been supplying the Southern Pacific Railway in Texas, and now extend their sales to the Pacific system west of El Paso. The companies are composed of Americans, and American capital is developing the mines. United States products have advanced in price, and some of the merchants here are shipping flour, beans, and sugar from the interior.

Commercial Agency.

A concession for the establishment of a commercial agency in Mexico, under American auspices, has been granted and approved by President DIAZ and Secretary LIMANTOUR. Consul DONNELLY, who informs the Department of State of this important mercantile opening, has given to the matter his earnest support and cooperation, as a means of advancing the inter-trade relations of Mexico and the United States. The concession has been granted to Mr. FRANCIS B. PURDIE, representing R. G. DUN & Co.'s Mercantile Agency of the United States. Already the agency has correspondents in all the important cities of the republic and has entered actively upon its work. One important point guaranteed in the concession is that the Mexican Government will under no circumstances require the agency to divulge its sources of information.

Yaqui Gold Mining.

The preliminaries and requirements for successful mining in the gold fields of the Yaqui region are stated by experienced miners to differ in many important particulars from the popular conception of such an undertaking. The mining ground has first to be secured from the government, a matter of some expense. For this purpose the claim has to be "denounced" at the mining office of the district, which requires a fee; for the surveying engineer there is a fixed schedule of charges, and when his survey is accepted and the title granted the claimant pays $10 for every pertenencia* of ground. This payment must be made annually thereafter, or the claim is forfeited. The placers can not be worked by pan or rocker, but require heavy volumes of water to move the large bodies of gold-bearing earth, and for such hydraulic action improved machinery of an expensive kind is necessary. For association of cooperative capital there are splendid opportunities in this region, but smaller prospectors will find unexpected hindrances for the development of their purposes.

NICARAGUA.

The National Railroad.

Mr. Paul Weisike, United States Consul at Managua, has recently communicated to the Department of State the information that the Government of Nicaragua is desirous of selling the National Railroad in that republic. A bill to this effect, originating with President Zelaya and Minister Matus, has been presented to the National Assembly, and there seems little doubt of its ultimate passage. Mr. Weisike, in commenting on this sale as a favorable opportunity for the advancement of American interests and capital in Nicaragua, adds information concerning the financial status of the road. The property is mortgaged to the English bondholders of the national debt for the sum of £285,000, the interest on this amount being served by the export duty on coffee. In the year 1896, the gross receipts of the road amounted to $400,000 (silver) and the operating expenses were $310,000; this latter sum being greater than usual on account of extensive improvements having been made. The road extends from Granada to the national capital, Managua, then by water communication across Lake Managua to Momotombo, thence by rail to Corinto on the Pacific coast, a total length of 122 miles.

PERU.

The Perené Region.

The Perené region, according to data collected by a recent traveler in Peru, is rich beyond the imagination, offering to the immigrant immense forests of valuable wood and excellent soil for the cultivation of coffee. An estimate in regard to the coffee industry shows that the investment of from 38,000 to 40,000 soles to establish the business and the addition of 3,100 soles to meet the expenses of exploitation would produce a net earning of 4,910 soles. The coffee from Perené brings in London, where the price in general ranges from 22 to 110 shillings per bag, a higher price than that of Chanchamayo. The total number of coffee trees in

*A pertenencia is an area measuring 100 meters in each direction.

this region is estimated to be 1,305,000, the crop of which is now being harvested.

NOTE.—The sol is equivalent in United States currency to $0.412.

Revenues from the Salt Tax.

The tax on salt, intended for the payment of the ransom of the provinces of Tacna and Arica, yielded for the eleven months included between August 1, 1896, and June 30, 1897, a total of 458,678 soles. After deduction for administrative expenses there still remains a revenue of 288,819 soles. The Government calculates on receiving during the year 1897 the sum of 400,000 soles. The law creating this tax was promulgated the 11th of January, 1896.

UNITED STATES.

Mexican Vessels Exempted from Tonnage Duties.

On November 12, 1897, the President of the United States issued a proclamation whereby Mexican sail and steam vessels in ballast, proceeding to the United States with the object of fishing on the coast, or for the purpose of receiving and carrying passengers and mail, or of loading cattle, wood, or any other product of the United States, and going directly to ports open to general commerce, so that thence they may be dispatched to their destination, are exempted from the payment of the tonnage duties imposed by the statutes of the United States.

VENEZUELA.

Butter and Lard.

Communications received at the Department of State from Consul PROSKAUER at Puerto Cabello give information regarding American butter and lard in Venezuela which indicates that the trade of the United States in those articles does not receive the attention they warrant. He estimates that from June 30, 1896, to June 30, 1897, out of a total import of 83,276 kilos, only 17,866 kilos are credited to the United States. Danish butter is largely used, forming the only import from Denmark, but as it is shipped from Hamburg it figures as a German export. This commands a retail price of from 34½ cents to 40 cents per pound, and is highly regarded on account of its excellent packing. Butter from the United States, unfortunately, bears a bad reputation in Venezuela, being carelessly packed and faultily invoiced, and Consul PROSKAUER considers it as largely responsible for the stringent regulations recently made concerning chemical tests of its purity, which were published in full on page 764 of the November BULLETIN. Violations of the law invoicing "impure" articles as "pure" will not only cause confiscation, but will in addition result in the payment of double the duty fixed by the government. Puerto Cabello is also an important port of entry for the lard used in the Republic, and for the fiscal year 1896–97 it is estimated that 500,117 kilograms passed through the custom-house. This commodity, coming from the United States, lies under the same ban as butter, and in spite of the inclination on the part of the officials to further American trade nothing can be accomplished without the conscientious cooperation of shippers.

Exportation of Cattle.

The *Panama Star and Herald* is authority for the statement that a Brazilian firm in the city of Para has recently had a representative in Caracas for the purpose of arranging for regular shipments of Venezuelan cattle to Brazil. The statement is made that this agent has contracted for monthly shipments of 800 head to be exported alternately via Puerto Cabello, and the Orinoco district. Hitherto this firm has bought its cattle in the Argentine Republic, but the advantages of the change are obvious when the distance from Argentine ports to Para, requiring thirty days for transit, is compared with that of Puerto Cabello which is within six or eight days of that city. The firm above referred to owns two steamers especially equipped for the transportation of live stock. The *Star and Herald* adds: "It is confidently expected that Venezuela, and especially the district of Aragua, is destined in the near future to become the great purveyor of cattle for northern Brazil and the West Indies."

Tariff Classifications.

Under date of October 8 and 10, Consul PLUMACHER writes from Maracaibo, transmitting copies of the Treasury decrees giving the tariff classifications of foreign products imported into Venezuela, which have been heretofore practically excluded, owing to the high tariff.

Cotton cloth, mixed with artificial silk, ramie cloth, or weavings of cotton mixed with ramie are placed in class 7; articles in this class are taxed 5 bolivars per kilogram (96½ cents per 2.2046 pounds). Mineral used in the manufacture of acetylene gas is placed in class 1; free. Tobacco and ready-made cigarettes pay 4 bolivars per kilogram, equivalent to 77.2 cents per 2.2046 pounds, and cotton plushed cloth, used for toweling and counterpanes, belong in class 5, paying 24 cents per 2.2046 pounds.

Farmers in Venezuela.

Consul PROSKAUER, in a recent communication to the Department of State, expresses it as his opinion that the opportunities for American farmers in Venezuela are greater than for any other class of men, professional or otherwise. In stating this fact, he also urges farmers thinking of emigrating to Venezuela not to come alone or with their individual families, but suggests that small colonies with a community of interests be formed for the purpose. He describes in glowing terms the salubrity of the climate and the productiveness of the soil, making the claim that three crops per year is the average yield in the vicinity of Puerto Cabello, these crops varying according to the altitude of the area sown, from cocoa, coffee, and cocoanuts in the lower regions, to tobacco in the midlands, and wheat on the higher lands.

Cultivation of Henequen.

A new interest has lately developed in Venezuela in the culture of henequen, agriculturists claiming to have produced a plant which yields a finer and consequently a more valuable fiber than the Mexican article. For the exploitation of this industry there has been imported into the country modern machinery of the most improved kind, and thus the cost of transporting the raw material is saved, while advantage is taken of the cheap labor rates. As the world's annual consumption is calculated at 2,000,000 tons, at an average cost of $110 per ton in the European markets, the importance of this branch of trade is evident.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

VOL. V. DICIEMBRE, 1897. No. 6.

RELACIONES COMERCIALES EN AMÉRICA.—VI.*

LA COSTA OCCIDENTAL DE LA AMÉRICA DEL SUR.

En el BOLETÍN del mes de noviembre se demostró que el desarrollo comercial de la costa setentrional de la América del Sur, especialmente en sus relaciones con los Estados Unidos, obedece á las mismas condiciones que, en mayor ó menor grado, son aplicables á Méjico, la América Central y las Antillas. La situación geográfica de todos estos países los pone en comunicaciones más estrechas con los Estados Unidos que con cualquiera nación europea, y las ventajas que la Gran Bretaña, Alemania y Francia, por ejemplo, tienen, en competencia con los Estados Unidos, son puramente artificiales, ó en otras palabras, se reducen á un estudio más cuidadoso de ciertos mercados, á fletes más bajos, á créditos más largos y á facilidades bancarias mejor organizadas. No sucede lo mismo en la costa occidental de la América del Sur. Los gastos de fletes á través del istmo de Panamá y lo costoso y difícil de los transbordos, hacen que la ruta de Europa por la vía del cabo de Hornos, sea mucho más barata que la que va del litoral de los Estados Unidos sobre el Atlántico, por la vía de Panamá,

*El primero de esta serie de artículos fué publicado en el BOLETÍN MENSUAL correspondiente al mes de julio de 1897.

al océano Pacífico. Este es otro argumento poderoso en favor de la construcción del canal de Nicaragua bajo la influencia americana.

Hay tres puertos importantes en la costa occidental de la América del Sur, á saber: Guayaquil, en el Ecuador; el Callao en el Perú, y Valparaíso en Chile. Las distancias que se salvarían yendo de Nueva York á estos puntos, por medio de buques de vapor, una vez construido el canal, comparadas con la ruta por el Cabo de Hornos, se expusieron en el mapa del canal de Nicaragua, publicado en el BOLETÍN de setiembre pasado, y son las siguientes: á Guayaquil, 7,073 millas; al Callao, 5,896 millas; á Valparaiso, 3,426 millas. En cuanto á los buques de vela, las distancias que se evitarían son mucho mayores, porque ellos tienen que hacer una travesía más larga que los vapores, dando la vuelta al Cabo de Hornos. Como la extremidad oriental del canal de Nicaragua queda de 2,000 á 3,000 millas más cerca de Nueva York que de Liverpool, Hamburgo ó el Havre, la construcción de esa obra daría á los Estados Unidos una inmensa ventaja en el tráfico con la parte occidental de la América del Sur. En la actualidad, la distancia de Nueva York y Liverpool á Guayaquil, el Callao y Valparaíso (vía el Cabo de Hornos) es próximamente la misma.

Los países de la América del Sur que quedan sobre el océano Pacífico ó cerca de él, son Bolivia, Chile, Colombia, el Ecuador y el Perú. En un artículo publicado en el Boletín de noviembre, con el título de "La Costa Setentrional de la América del Sur," se trató ya de Colombia, debido al hecho de que sus principales puertos y centros comerciales se encuentran en aquella parte de su territorio que colinda con el mar Caribe. Con la excepción del Perú, todos estos países han sido descritos en el primer tomo del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS, que acaba de publicarse, y para cuya preparación no se ha economizado esfuerzo alguno, á fin de que en todo el mundo sea ese trabajo reconocido como autoridad, al tratarse del comercio latino-americano. En esta obra se dan detalles sobre el tráfico y la industria de las naciones americanas, según datos oficiales, y al mismo tiempo, se publican informes relativos á las costumbres y usos comerciales, aranceles, reglamentos de puertos, leyes sobre patentes, sistemas bancarios y monetarios, facilidades de transportación, derechos de extranjeros, etc. Allí se ve que las riquezas naturales de los

mencionados países son inmensas, y que hasta ahora se encuentran tan poco desarrollados, que ofrecen halagadora perspectiva al capital y al espíritu de empresa.

El tráfico de los Estados Unidos con la costa occidental de la América del Sur durante los últimos dos años fiscales, que terminaron el 30 de junio de 1897, fué, según las tablas publicadas por la Oficina de Estadística del Ministerio de Hacienda de los Estados Unidos, como sigue:

Costa Occidental de la América del Sur.

	Importaciones de.		Exportaciones á.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	Pesos.	*Pesos.*	*Pesos.*	*Pesos.*
Bolivia	No hubo.	No hubo.	21, 907	7, 787
Chile	4, 709, 017	3, 792, 434	3, 431, 808	2, 578, 911
Ecuador	763, 643	566, 526	689, 416	734, 868
Peru	712, 696	722, 089	999, 381	1, 108, 436
Total	6, 185, 356	5, 081, 049	5, 142, 512	4, 430, 002
Total de la América del Sur	108, 828, 462	107, 389, 009	36, 297, 671	33, 768, 493

Por lo expuesto se verá que el tráfico de los Estados Unidos con esta parte de la América del Sur no es más que una pequeña fracción del comercio total de aquel continente. Es de lamentar también que tanto lo que se ha importado de aquellos países en los Estados Unidos, como lo que de aquí se ha exportado para ellos, haya disminuido considerablemente en el último año. Esta dimunicion se observó casi únicamente en el tráfico con Chile, y ascendió á cerca de $900,000 en las importaciones y á $852,000 en las exportaciones. Aunque en el Ecuador hubo una dimunición de cerca de $200,000 en lo que se importó de los Estados Unidos, las exportaciones muestran que hubo un aumento de $60,000, próximamente. Por lo que hace al Perú, tanto las importaciones como las exportaciones aumentaron en cuanto al tráfico con los Estados Unidos. Este país compró $10,000 más de mercancías peruanas en el año pasado que en 1896, y sus ventas al Perú aumentaron en $109,000. Apenas se puede dudar que la construcción del Canal de Nicaragua, que ofrecería á los comerciantes de los Estados Unidos medios de transportación más fáciles

y baratos que los que tienen los europeos, produciría en el tráfico un incremento rápido y notable.

Todos estos países ofrecen mercados excelentes para las manufacturas americanas, especialmente para la maquinaria de toda clase, para los instrumentos de agricultura, las mercancías secas, los tejidos, el calzado, las drogras y medicinas de patente y muchos otros artículos. Sin embargo, las dificultades y el costo de las transportaciones, así como la costumbre de traficar con las naciones de Europa, lleva el comercio de la América del Sur á Inglaterra, Alemania y Francia.

Tomemos como ejemplo á Bolivia, y aunque es rica en productos que se consumen en los Estados Unidos, este país no importó nada de aquél en 1896 y 97

Como era de esperar, lo que los Estados Unidos exportan á Bolivia es insignificante, y solamente ascendió en 1896, á $21,907, y en 1897, á $7,787. Con todo, Bolivia consume cantidades considerables de géneros de lana y de algodón, de ferretería, de artículos de fantasía, de muebles, etc., y produce mucha goma elástica, alguna de la cual viene á los Estados Unidos como proveniente del Brasil, y, además, cacao, café, quina, lana, cueros, plata, cobre y estaño. Las riquezas minerales de Bolivia son enormes. Sus minas de plata figuran entre las más ricas del mundo, y á pesar de las dificultades que un país tan montañoso y donde hay tan pocos ferrocarriles, ofrece á la transportación, se las ha explotado con mucho provecho. Teniendo una extensión territorial de cerca de 780,000 millas cuadradas, con un terreno muy vario, rico en minerales y maderas, y con vastos y fértiles campos para el cultivo del café, el cacao, el tabaco y otros productos tropicales ó semi-tropicales que encuentran buen mercado en todas partes, Bolivia tiene una población que no llega á 2,500,000. Esto basta para demostrar que el capital y el espíritu de empresa encontrarían en esa república sudamericana un teatro muy adecuado para el desarrollo del comercio y de la industria. Hace ya largo tiempo que los alemanes lo comprendieron así, y hoy está bajo su influencia, con detrimento de los Estados Unidos y de todos los otros países, con excepción de Alemania, el comercio de exportación é importación.

El Ecuador se encuentra en las mismas condiciones que Bolivia respecto á su tráfico con los Estados Unidos, aunque el comercio

que se hace es considerable, y ascendió en el año pasado á $566,526, en cuanto á la exportación á este país, y á $747,868 en cuanto á lo que de aquí se exportó para aquél. Pero el Ecuador, por lo que respecta á los Estados Unidos, es, á semejanza de Bolivia, un país muy poco desarrollado, aunque contiene numerosas riquezas naturales, y hay en él considerable demanda de artículos que el exportador europeo está siempre deseoso de suministrar. Lo mismo que Bolivia, el Ecuador es rico en minerales y carece de medios de transportación, puesto que no tiene más que una línea de ferrocarril. En su suelo se encuentran cantidades considerables de oro, plata, cobre, hierro, plomo y carbón, así como petróleo, que se halla en la costa, cerca de Guayaquil. La variedad del clima y del terreno ofrece vasto campo para los productos agrícolas, incluyendo en estos el cacao, la caña de azúcar, el algodón, el arroz y las frutas tropicales, así como los cereales y legumbres de la zona templada. Los bosques producen en abundancia quina, palos tintóreos, goma elástica y valiosas maderas.

A pesar de los incentivos que se ofrecen al comercio, las importaciones de los Estados Unidos han disminuido, pues ascendieron en 1894, á $816,484, y en 1897, á $566,526. Lo que se exportó á los Estados Unidos bajó también de valor, habiendo sido en 1894, $761,198, y en 1897, $734,868. Es preciso confesar que no es muy halagadora la perspectiva que el tráfico con el Ecuador, durante los últimos años, ofrece á los Estados Unidos, pero eso se debe probablemente al hecho de que no se han aprovechado las circunstancias existentes, y no á que el Ecuador prefiera negociar con las naciones europeas. Aquí, como en otros lugares de la América del Sur, el comercio con los Estados Unidos solamente podrá desarrollarse cuando, después de un estudio cuidadoso de las condiciones locales, se introduzcan el capital y el espíritu de empresa americanos. Los Estados Unidos marchan al frente de todos los otros países en cuanto á la producción de ferretería, cerraduras, clavos, harramientas, etc., así como en lo relativo á géneros de algodón, cereales, manteca de puerco, víveres, aceite de semilla de algodón, malta y lúpulo para cerveza. Esta lista de productos podría aumentarse notablemente, si hiciéramos esfuerzos semejantes á los que hacen los europeos.

Chile difiere de Bolivia y del Ecuador en que cuenta con más ferrocarriles y con mejores vías de comunicación industrial y comer-

cial. Económica y políticamente hablando, Chile es una de las repúblicas más progresivas de la América del Sur, y se asemeja más que ninguna otra á los Estados Unidos, desde el punto de vista del comercio y de la industria. Parecería natural que las relaciones comerciales entre los dos países fueran más estrechas y lucrativas; pero no habiendo una vía barata de comunicación por el istmo de Panamá, como la que un canal ofrecería, la posición geográfica de Chile le coloca á igual distancia de los Estados Unidos y de los puertos europeos, por la vía del Cabo de Hornos, y el hecho de que la Gran Bretaña y Alemania toman la mayor parte de su principal producto de exportación, el nitrato de sosa, da por resultado que el tráfico de dicha república sea principalmente con las dos naciones europeas mencionadas. A esto hay que agregar la indiferencia que los exportadores americanos han mostrado respecto de dicho comercio, en comparación con sus rivales de Europa. De los $40,000,000 á que asciende lo que se importa en Chile, la Gran Bretaña envía casi la mitad. La Alemania viene en seguida, y los Estados Unidos ocupan el tercer lugar, habiéndoselo quitado á Francia en 1894. Los Estados Unidos importaron de Chile por valor de $1,200,000 más de lo que exportaron á aquel país, y así es que se debe esperar que las manufacturas americanas encuentren allá mayor consumo en lo futuro.

De todos los países sudamericanos, el Perú es uno de los que inspiran más interés al pueblo de los Estados Unidos, porque su historia, tan romántica, ha sido escrita por una de las primeras plumas americanas, Prescott, y porque otro hijo de esta tierra, Henry Meiggs, está unido á la construcción del ferrocarril de Oroya, hoy conocido con el nombre de Ferrocarril Central del Perú, y que es una de las obras de ingeniería más notables de los tiempos modernos. Las riquezas agrícolas y forestales del Perú se parecen mucho á las de Bolivia y el Ecuador, y pueden servir de base á la prosperidad nacional. Sin embargo, lo que llama más la atención en el Perú son sus minas, porque ese país ha sido desde la época de la conquista uno de los primeros productores de metales preciosos. Se cree que el oro se encuentra por todas partes en el Perú, y aunque las minas de este metal han sido explotadas durante siglos enteros, contribuyendo así á la riqueza del mundo, es probable que existan todavía en dicho país regiones auríferas que,

explotadas según los métodos modernos, rivalizarían con las de Klondyke, sin el peligro y las dificultades que presentan las tierras árticas. La explotación de minas de plata ha sido en los últimos años la industria principal del Perú, pero se encuentran también de plomo, cobre, estaño, azufre, asfalto y yeso. El petróleo abunda, y se cree que llegará á ser una industria considerable.

Hay en el Perú casi todos los elementos necesarios para una prosperidad comercial é industrial; pero en este país, como en todos los otros de la América del Sur, falta el capital para la explotación de las riquezas naturales y para la construcción de ferrocarriles que lo pongan en contacto con el mundo. El Gobierno del Perú celebró en 1890, con un sindicato de capitalistas ingleses, conocido con el nombre de Corporación Peruana, un arreglo para la liquidación de la deuda nacional, para lo cual arrendó por el término de 66 años todos los ferrocarriles del estado á dicha corporación, y le otorgó navegación libre en el lago Titicaca, con el uso de los muelles y diques en ciertos puertos, así como otros privilegios, incluyendo el derecho de explotar minas á lo largo de las vías férreas y concesiones de tierras para inmigrantes. Las relaciones del Gobierno con esta corporación han dado mérito á controversias más ó menos acaloradas, y más tarde se verá el resultado práctico que darán en cuanto al desarrollo del país. Lo natural es que estrechen las relaciones comerciales con la Gran Bretaña, porque este último país envía al Perú del 60 al 70 por ciento de las manufacturas que allá se importan y cuyo valor, en cuanto á los artículos principales, varía de $3,500,000 á $5,000,000.

Hubo un tiempo en que el comercio del Perú con los Estados Unidos fué muy grande, pero desde la guerra con Chile, que duró de 1879 á 1884, ha decaído. Antes de esa época, se introducía en el Perú de los Estados Unidos gran cantidad de trigo, madera, manteca, keresone, conservas en latas, baúles, relojes de mesa, máquinas de coser, materiales para ferrocarriles y tranvías, utensilios de casa, cordaje, lona, etc. El valor total de todo esto ascendía á $2,000,000 anualmente. Durante el último año, los Estados Unidos vendieron al Perú un poco más de la mitad de esa cantidad. Aquella república sudamericana no solamente ha perdido territorio, pero ha sufrido pertubaciones internas, como un resultado de su guerra con Chile, y todo esto ha deprimido el

comercio y la industria, lo que ha contribuido á rebajar el tráfico con los Estados Unidos. Durante los últimos años, la perspectiva ha sido más halagüeña y no cabe duda de que si los exportadores de los Estados Unidos hicieran esfuerzos combinados, las antiguas relaciones comerciales volverían á aparecer.

El gran problema no es únicamente volver a ganar lo que comercialmente se ha perdido en la costa occidental de la América del Sur, sino crear condiciones que aseguren un tráfico grande y permanente y atraigan el capital, el espíritu de empresa y el trabajo de los Estados Unidos á aquellas vastas regiones, cuyas riquezas están aún por desarrollar. La solución del problema se encontrará probablemente en la construcción de un canal interoceánico á través del istmo de Panamá, en el establecimiento de líneas de vapores rápidos entre le América del Sur y los puertos de los Estados Unidos, en la extensión de las vías férreas y en los vigorosos esfuerzos de los comerciantes, capitalistas y fabricantes americanos, que aún ahora serían lucrativos, pero que bajo nuevas condiciones, no podrían dejar de producir magníficos resultados, tanto para la costa occidental de la América del Sur como para los Estados Unidos.

Joseph P. Smith

EL COMERCIO DE AMÉRICA.

EL PRIMER EJEMPLAR DEL NUEVO DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS PRESENTADO AL PRESIDENTE McKINLEY.

El primer ejemplar del tomo primero del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS, que acaba de ser publicado por la Oficina de las Repúblicas Americanas, fué formalmente presentado al Presidente McKINLEY en la mañana del jueves, 11 de noviembre.

La presentación se verificó en el salón azul de la Mansión del Ejecutivo, y la obra fué puesta en manos del Presidente McKINLEY por la Comisión Ejecutiva de la Unión de Repúblicas Americanas, compuesta del Honorable JOHN SHERMAN, Secretario de Estado de los Estados Unidos, que es el Presidente ex officio de la

Comisión Ejecutiva de dicha Oficina; del Señor Don Matías Romero, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Méjico; y del Señor Dr. Don Martín García Mérou, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciaro de la República Argentina. El Señor Don Luis Paz, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, miembro también de la Comisión Ejecutiva, no estuvo presente, por hallarse ahora en Europa.

DISCURSO DEL SECRETARIO SHERMAN.

Al presentar el Directorio, el Señor Sherman se expresó de la manera siguiente:

"Señor Presidente: Como representante de la Comisión Ejecutiva de la Oficina de las Repúblicas Americanas, pongo en vuestras manos el tomo primero del Directorio Comercial de las Repúblicas Americanas, obra de tan vasta importancia práctica para el comercio de nuestro país, que bien merece que vengamos en cuerpo á presentárosla.

"Al examinar sus páginas, comprenderéis desde luego su gran importancia como un medio de diseminar informes respecto de las riquezas naturales, la actividad comercial, las diversas industrias y el posible desarrollo de los países del Hemisferio Occidental. Un trabajo de esta clase no había sido antes, según entiendo, compilado y publicado.

"Tengo la honra de presentaros este ejemplar especialmente empastado, junto con la carta que, al enviároslo, os ha dirigido el Señor Director Smith, y abrigo la esperanza de que este hermoso trabajo, que contiene numerosos datos que á menudo los comerciantes buscan en vano, será digno de vuestra aprobación."

En contestación, el Presidente McKinley expresó el interés que sentía relativamente á los trabajos de la Oficina, y la esperanza que abrigaba de que el Directorio conduciría al establecimiento de relaciones comerciales, políticas y sociales más estrechas entre las Repúblicas de América. Cumplimentó á los representantes de la Oficina por la naturaleza de la obra en referencia, cuyo desarrollo el ha seguido con vivo interés, confiado en que será de la mayor utilidad para los países comprendidos en la Unión Internacional de Repúblicas Americanas.

También el Señor Romero habló en altos términos del Señor Director Smith y de los trabajos que bajo su dirección está ha-

ciendo la Oficina. Dijo que este caballero aspiraba á que dicha Oficina fuera útil, y que había emprendido trabajos que, una vez concluidos, serán altamente recomendables, agregando que se había dedicado á ellos con tal actividad que su salud se había resentido. Manifestó que, hasta donde le había sido posible examinarlo, el Directorio le parecía una obra excelente, y añadió que se complacía en ver que la Oficina ha llegado á ser un factor importante en el desarrollo de las riquezas y del tráfico del continente americano, lo cual se tuvo á la mira cuando se la fundó.

La carta dirigida al Presidente por el Director SMITH ha sido publicada y ha circulado extensivamente en los Estados Unidos. Dice así:

CARTA AL PRESIDENTE.

"OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS.
"UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS,
Wáshington, 10 de noviembre de 1897.

SEÑOR PRESIDENTE: Al tomar posesión del cargo de Director de la Oficina de Repúblicas Americanas, para el que fuí nombrado el 29 de marzo último, observé que la mayor parte de la correspondencia que allí se recibía, consistía en cartas de fabricantes, embarcadores y otros hombres de negocios de los Estados Unidos, solicitando nombres y direcciones de casas comerciales respetables de Méjico, la América Central y del Sur, las Antillas y Hawaii, Era tan evidente la necesidad de que existiera un directorio claro y fidedigno, que contuviese los nombres de las personas y compañías que se dedican al comercio en los países que componen la Unión Internacional de Repúblicas Americanas, así como datos estadísticos y descriptivos que fuesen de uso práctico en el desarrollo de las relaciones comerciales entre ellos, que desde un principio me dediqué á la preparación de una obra que fuera digna de vuestra administración y de los veinte ó más gobiernos que van á figurar en sus páginas.

"Los Estados Unidos nunca han tratado de hacer, directa ó indirectamente, una publicación de ese género en pro de su comercio exterior, á pesar de que todos nuestros rivales comerciales cuentan con obras semejantes. La Gran Bretaña tiene el Directorio de Kelly; España, el de Bailly-Bailliere; Francia, el de Didot-Botin; y Alemania, el de Leuch. Todos estos trabajos se han

hecho con la aprobación oficial, y suministran á los fabricantes, exportadores y hombres de negocios de aquellas naciones guías comerciales qne los nuestros no tienen y que mucho necesitan hoy. Según pude comprender desde luego, nuestros más poderosos competitores en los mercados de la América del Sur y del Centro, además de que contaban con el prestigio de un siglo de tráfico, se hallaban bien preparados para luchar por la supremacía comercial en el Hemisferio Occidental, mientras que nuestros fabricantes, banqueros, embarcadores y comerciantes, carecían de los datos necesarios sobre que basar sus negociaciones. Según vos mismo habeis dicho muy bien, 'la reciprocidad en el tráfico no puede existir sin la reciprocidad en los informes;' y apenas nos era dado esperar que aumentara el número de nuestros corresponsales y parroquianos entre los 43,000,000 de habitantes que pueblan las repúblicas hermanas al sur de nosotros, si no conocíamos sus nombres, sus ocupaciones y sus direcciones comerciales.

"Por estos motivos, me dediqué á la preparación de esta obra desde el mes de abril, y he trabajado en ella sin descanso, hasta el día de hoy, en que tengo la honra de enviaros el primer ejemplar del tomo primero del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS. También remitiré, por el conducto debido, un ejemplar igual al Presidente de cada una de las otras diez y nueve repúblicas, incluyendo á Hawaii, que forman con los Estados Unidos la Unión Internacional de Repúblicas Americanas. En cuanto á su fines, su alcance y el grado de perfección que ya tiene y que aumentará cada año, este DIRECTORIO es, sin duda alguna, la publicación internacional más importante que gobierno alguno haya emprendido jamás, y, á mi juicio, contribuirá más á aumentar el tráfico y á promover relaciones amistosas entre las repúblicas americanas, que ninguna otra obra de las que se han ensayado hasta el día. Dicho trabajo se ha hecho de conformidad con los patrióticos fines para los cuales se fundó la Oficina de las Repúblicas Americanas, y el objeto á que se destina, que no es otro sino que el comercio de América esté bajo la influencia del pueblo americano, merece, estoy seguro, vuestra aprobación y apoyo.

"Se trata de incluir en el DIRECTORIO, en una forma tan concisa como sea posible, todo los últimos datos relativos á las riquezas naturales, el comercio, la industria, el desarrollo posible, las organi-

zaciones mercantiles y las casas comerciales de todo los países del Hemisferio Occidental. Semejante obra, si logramos llevarla á término feliz, permitirá á los fabricantes y exportadores de cualquiera de los países mencionados, hacer indagaciones amplias respecto de las condiciones comerciales en los otros. Para que el tráfico entre las naciones se desarrolle con buen éxito, es preciso que conozcan mutúamente sus condiciones y usos comerciales. Meros esfuerzos en ese sentido, hechos de tiempo en tiempo, jamás darán por resultado lo que un trabajo combinado, que reconozca por base el conocimiento claro de las varias influencias que afectan el tráfico y la industria de cada país.

Al preparar el Directorio Comercial de las Repúblicas Americanas, nos hemos propuesto agrupar todos los datos estadísticos que pueden servir á un comerciante para darse cuenta, no solo de las condiciones principales del tráfico en una localidad especial, sino de cuantos detalles pueden serle útiles para llevar adelante sus negocios. Imposible se hace, por supuesto, abarcar en una sola obra, por grande que ésta sea, todos los informes que ha menester el que se dedica á empresas mercantiles en tierras lejanas; pero en aquellos casos en que ha sido necesario omitir informes detallados, se dice donde pueden ser obtenidos.

"Es de esperar que el DIRECTORIO COMMERCIAL suministrará, en lo general, todos aquellos informes que un comerciante ó fabricante puede desear antes de traficar con alguno de los países de que se trata, y que asimismo indicará los medios de que habrá que hacer uso cuando se quieran obtener informes más detallados. Si este objeto se logra, es incuestionable que el Directorio Comercial llegará á ser un factor poderoso en levantar las relaciones comerciales de las Repúblicas Americanas al nivel intelectual y amistoso que ahora y en lo futuro deberían tener, y en tal caso, la obra corresponderá á lo fines á que fué destinada. Durante una ó más generaciones, la consecución de semejante resultado ha sido el sueño de los hombres de estado y economistas más notables, así como de los primeros comerciantes y fabricantes. Un conocimiento pleno de los recursos y necesidades comerciales de cada una de las Repúblicas del Hemisferio Occidental, es casí todo lo que se necesita para operar una revolución en el mencionado tráfico, concentrando así el comercio de América en manos de americanos, y el objeto primovial que se tuvo en mira al fundar la

Oficina de las Repúblicas Americanas fué facilitar dicho conocimiento.

"El material para el segundo y último tomo del DIRECTORIO está casi listo, y éste se dará á luz dentro de los dos meses venideros, en la misma forma y con la misma perfección que el primero. Se verá que todo la obra estará terminada en el período comparativamente corto de nueve á diez meses, resultado que no hubiera sido posible obtener sin la activa y cordial cooperación del Departamento de Estado y de los empleados consulares de los Estados Unidos, y sin la valiosa ayuda y oportunas indicaciones de las personas que representan en los Estados Unidos á las otras repúblicas americanas que figuran en este trabajo. Todos esos caballeros me han prestado el apoyo más sincero, no habiendo sido menor el que he encontrado entre los otros empleados de sus gobiernos, siempre que me he dirigido á ellos directamente. Y debo agregar que este tomo aun no estaría completo, si el pequeño cuerpo de traductores y otros empleados de la Oficina de las Repúblicas Americanas no hubiera trabajado día y noche con lealtad, eficacia y actividad para la pronta y satisfactoria conclusión de la obra.

"Deseo llamar especial atención á lo perfecto del Directorio, desde el punto de vista material, y por esto debemos dar las gracias al Impresor del Gobierno, el Honorable FRANK W. PALMER, cuyos consejos y cooperación han contribuido mucho al éxito del trabajo. Los detalles de ejecución en una grande obra son siempre laboriosos, y me es grato expresar cuanto debo al mencionado caballero. A no haber sido por la asistencia de la Tipografía Nacional, el primer tomo no habría estado concluido tan pronto ni en una forma tan elegante.

"Permitidme llamar respetuosamente vuestra atención á otro punto importante relacionado con esta obra. Por medio de su NATIONAL BOARD OF TRADE, la Gran Bretaña está haciendo en las repúblicas americanas trabajos parecidos á los que hace esta Oficina, y el Parlamento inglés señala anualmente para ese servicio algo más de £65,000, ó sean como $325,000 al año. La suma que el Congreso de los Estados Unidos ha señalado para todos los gastos de esta Oficina, durante el presente año, es como la décima parte de aquella cantidad, á saber. para objectos generales, $28,000, y para completar la Nomenclatura Comercial, $5,000; total, $33,000. Debo manifestar con el respeto debido que esta

suma es insuficiente para los grandes é importantes trabajos que tengo á mi cargo, y os ruego que soliciteis del Congreso un aumento de la misma. Firmemente creo que si los trabajos de esta Oficina continúan con la energía que requiere el desarrollo comercial para lo futuro, nuestro tráfico con la América latina puede fácilmente doblarse y quizá triplicarse ó cuadruplicarse en dos ó tres años.

"Como una prueba de lo pequeña é insuficiente que es la cantidad referida, en comparación con nuestro trabajo y con el interés que en él se tiene, puedo agregar que el éxito que nuestros esfuerzos han alcanzado, se debe á las crecientes simpatías que hemos logrado despertar entre los comerciantes inteligentes, patriotas y generosos de los Estados Unidos. De otra suerte, nos habríamos visto obligados á suspender nuestro trabajo. El costo de una obra como el DIRECTORIO INTERNACIONAL, la necesidad de la cual podría demostrarse de varios modos, es casi igual á la cantidad que se ha fijado para todo los gastos de la Oficina.

"Además de nuestra correspondencia ordinaria, ya muy crecida, se han escrito más de 100,000 cartas acerca del DIRECTORIO solamente, desde mediados de abril último, y más de 100,000 direcciones comerciales se encontrarán en las páginas de este libro, colocadas según las respectivas industrias, y casi todas, al menos las que no pertenecen á los Estados Unidos, fueron obtenidas por nuestros propios esfuerzos. Apenas se puede dudar que si se establece correspondencia con dichas casas comerciales, nuestro tráfico con aquellos países aumentará. Tratándose de ellos, creo que este Directorio debe ser la única autoridad reconocida en el mundo, porque un examen crítico demuestra que es superior á todos los directorios extranjeros en cuanto á lo completo, exacto y reciente de los datos contenidos en él; y así es que bien puede ofrecerse al público con la confianza de que lo encontrará enteramente fidedigno y de valor práctico para los países é intereses que se trata de servir.

"No me toca á mí discurtir las grandes cuestiones políticas de vuestra administración, pero no puedo menos de interesarme en ellas, encontrándome al frente de una oficina internacional, que es la única que ha sido creada por un Congreso de las Repúblicas Americanas. A mi entender, cuatro son los grandes resultados que vuestra administración puede proponerse y alcanzar en sus

relaciones con las Repúblicas de la América Central y del Sur, á saber:

"1. La extensión de nuestro tráfico con ellas por medio de arreglos de reciprocidad; por el nombramiento de comisionados especiales que las visiten y les muestren las ventajas que este país ofrece sobre todos los otros, y mediante un estudio, por parte de nuestros comerciantes é industriales, de los datos contenidos en el DIRECTORIO COMERCIAL, relativos á la industria, el comercio, las facilidades de transportación, los aranceles y reglamentos de aduana, los usos comerciales, el sistema de patentes y de título de propiedad literaria, las licencias comerciales, las leyes sobre extranjeros y su naturalización, los pasaportes, el sistema monetario y bancario, las pesas y medidas y todo cuanto á dichos países se refiere.

"2. La construcción del canal de Nicaragua bajo la influencia americana, con garantía de su neutralidad en tiempo de guerra, de manera que permanezca siempre abierto al comercio del mundo.

"3. La conclusión del Ferrocarril Internacional Americano, de modo que al principiar el próximo siglo, sea comparativamente tan fácil ir de Wáshington á Buenos Aires ó á Río Janeiro, como se va hoy á la ciudad de Méjico. Esto último, aun durante la administración del Presidente GRANT, se consideraba casi imposible. En la actualidad se podría ir de una á otra de las capitales de la América del Sur con solo la construcción de algunos centenares de millas de ferrocarril sobre rutas que han sido estudiadas y que no presentan grandes dificultades ni ocasionarían gastos excesivos.

"4. La reunión en Wáshington, en 1900, de otra Conferencia Internacional Americana ó Congreso Pan Americano, compuesta de delegados de todas las repúblicas americanas. Los trabajos de la última conferencia han sido sumamente benéficos, y pocos acontecimentos de este siglo han dado tanto timbre á los gobiernos que tomaron parte en ella. ¡Bajo qué magníficos auspicios comenzaría el siglo veinte si se reuniera una gran asamblea como aquélla!

"En la realización de todos estos fines, la Oficina de las Repúblicas Americanas puede representar un papel muy importante. No es el órgano de un gobierno, sino de todos, y en el corto espacio de tiempo que ha estado á mi cargo, me he convencido de

la verdad de aquellas palabras pronunciadas por el distinguido Senador ALLISON, que 'los beneficios que por medio de esta Oficina se pueden alcanzar no reconocen límites.'

"El objeto principal de los trabajos de esta Oficina, y para el cual disponemos de vasto campo, es recoger y diseminar datos comerciales acerca de las repúblicas del Hemisferio Occidental, así como promover el tráfico entre ellas. A este fin dedicaremos todo nuestra atención, y sabemos que no en vano solicitamos vuestra cooperación. Y, á la verdad, tratándose de vos, que habeis hecho tanto para el desarrollo del comercio en los Estados Unidos, no vacilamos en pediros que acrecenteis vuestros esfuerzos á fin de que todas las repúblicas americanas experimenten los buenos resultados de vuestra sabia y patriótica política industrial.

"En cierta ocasión muy reciente, emitísteis este feliz epigrama referente al tráfico: 'Cada productor debe tener un consumidor.' Os referíais á los fabricantes de los Estado Unidos. El DIRECTORIO contiene los nombres de los 'consumidores' en la América latina. Ha sido hecho para el uso especial de los 'productores,' pero era justo que se tomara en consideración á los 'consumidores,' y jamás se había presentado una recopilación de datos tan valiosos á todas las clases de exportadores americanos. Los habitantes de los países del sur, ya queden cerca ó lejos de nosotros, sabrán mejor que antes que es lo que pueden vendernos ó compranos con ventaja, mientras que los comerciantes de los Estados Unidos conocerán por la primera vez los nombres y direcciones de aquéllos que han de ser sus mejores parroquianos.

"Para que conserve su importancia el DIRECTORIO, ha de ser constante y cuidadosamente revisado. Debe contener más tarde mucho que en la primera edición no fué posible introducir, y confío en que, con la aprobación del Congreso, podré dedicarme á preparar una obra que abrace no solamente una lista de los principales exportadores de los Estados Unidos, sino que contenga los nombres y direcciones de todos los industriales de este país, explicando asímismo la naturaleza, cantidad y valor de lo que fabrican, de manera que los comerciantes de la República Argentina, el Brasil y Méjico, tengan á sus disposición un directorio completo de todos nuestros productores, en la forma de un libro que sea de carácter oficial.

"Una obra de ese género sería como el complemento de la pre-

sente y contribuiría de uno modo poderoso á extender nuestro comercio exterior. Trabajo de tal magnitud solamente puede contar con un éxito seguro si es emprendido con el apoyo y apropación del Congreso de los Estados Unidos, y no cabe duda de que sería muy bien acogido por las diez y nueve repúblicas de la Unión Internacional Americana. Lo que desde luego puede asegurarse, es que una obra de esa índole daría por resultado un aumento tan grande en nuestro comercio exterior, que compensaría por todo el tiempo y dinero que se pudieran gastar en su preparación.

"Respetuosamente someto lo expuesto á vuestra consideración.

"JOSEPH P. SMITH, *Director.*"

RECOMENDACIONES HECHAS POR EL GABINETE.

El Director de la Oficina ha recibido también las cartas siguientes recomendando el Directorio:

"DEPARTAMENTO DE ESTADO,
"*Wáshington, 11 de noviembre de 1897.*

"MUY SEÑOR MÍO: He recibido su favorecida del 5 del corriente, junto con un ejemplar del DIRECTORIO COMERCIAL que ha sido publicado últimamente por la Oficina que usted dirige. Aun no he tenido tiempo de examinar la obra con el cuidado y atención que pienso dedicar á eso, pero el ligero examen que de ella he podido hacer, me ha convencido de que su importancia, tanto para este país como para los otros que forman la Unión Internacional de Repúblicas Americanas, no puede exagerarse.

"A mi juicio, satisfará de una manera práctica una necesidad que desde hace tiempo se sentía en los intereses comerciales de dichos países, y esto no puede sino dar benéficos resultados para todos ellos, porque, según el título de la obra lo indica, en ella aparecen clasificados en orden alfabético y en una forma precisa y exacta, todos los artículos sobre los cuales se pagan derechos de importación. Como libro de consulta, es sumamente valioso y será debidamente apreciado por las personas que especialmente se interesan en él.

"La publicación de este libro en inglés, español y portugués aumentará su mérito como obra de consulta, y, por lo tanto, felicito á usted por la terminación de un trabajo que, de seguro, será visto

como muy valioso para los interes comerciales de los países que figuran en él.

"Soy de usted, con toda consideración, atento y S. S.

"JOHN SHERMAN, *Secretario.*"

"DEPARTAMENTO DE MARINA,

"*Wáshington, 12 de noviembre de 1897.*

"Acabo de recibir su atenta carta de 5 del corriente y el ejemplar del primer tomo del DIRECTORIO de las Repúblicas Americanas, que la acompañaba. He examinado cuidadosamente esta obra y me ha sorprendido la gran cantidad de importantes datos comerciales que contiene. Es indudable que será de gran utilidad á los que están deseosos de aumentar el tráfico entre los Estados Unidos y los otros países del Hemisferio Occidental, tanto porque facilitará la transacción de los negocios, como porque servirá para el establecimiento de relaciones comerciales más estrechas.

"Rindiendo á usted las gracias por su atención, quedo á usted muy atento y S. S.

"JOHN D. LONG, *Secretario.*"

"DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA,

"*Wáshington, 11 de noviembre de 1897.*

"MUY SEÑOR MÍO: Acabo de recibir un ejemplar de su Directorio y lo he examinado con mucho placer. Es la publicación más importante que jamás he visto respecto de las repúblicas del sur de nuestro Hemisferio, y será muy valiosa para los comerciantes de todo el Continente. Comprendo que haya tenido usted muchísimo trabajo en obtener todos los datos contenidos en esta publicación.

"Rindo á usted las gracias muy sinceramente por el envío de este libro, que en lo futuro consultaré en lo relativo á los países que figuran en él. Al mismo tiempo, felicito á usted por una obra tan útil como perfecta.

"El trabajo de usted tiende al establecimiento de relaciones comerciales entre los Estados Unidos y las repúblicas del sur, y

ese tráfico se convertirá en un hecho tan luego como exista una marina mercante americana bajo la bandera americana. Creo que esa época se acerca ya. Los americanos han invertido su dinero en negocios interiores, lo que les ha producido mayores ganancias que si lo hubieran empleado en empresas marítimas; pero nuestro pueblo se enriquece rápidamente; el dinero produce cada día menor interés, y cuando éste no sea más del 4 por ciento, nuestra marina mercante será construida. Entonces todo el mundo tendrá necesidad de la publicación que usted ha dado á luz.

"Soy de usted atento servidor,

JAMES WILSON, *Secretario.*

DEPARTAMENTO DE LA TESORERÍA,
Wáshington, 12 de noviembre de 1897.

"MUY SEÑOR MÍO: He recibido el hermoso libro, titulado DIRECTORIO COMERCIAL de las Repúblicas Americanas, que usted tuvo la bondad de remitirme, y lo he examinado con placer y provecho. Contiene una gran cantidad de los datos que son precisamente necesarios en la clase de importantes trabajos que la Oficina de las Repúblicas Americanas tiene á su cargo, y será de gran utilidad á todos los que se dedican al comercio en el Hemisferio Occidental, pero más aun á aquellos que, gracias á los inteligentes y bien dirigidos esfuerzos de la Oficina de las Repúblicas Americanas, comprenden el gran desarrollo que puede alcanzar en lo futuro el comercio americano. No abrigo la menor duda de que contribuirá á aumentar el comercio entre los Estados Unidos y las repúblicas hermanas de este continente, y espero que el próximo tomo será tan perfecto como el primero.

"Y á este respecto, he observado con placer que el BOLETÍN MENSUAL de la Oficina de las Repúblicas Americanas ha llegado á ser, bajo la dirección de usted, una publicación excelente. Estoy enteramente de acuerdo con el pensamiento de que el comercio americano debe estar bajo la influencia del pueblo americano, y tanto el DIRECTORIO COMERCIAL de las Repúblicas Americanas, como el BOLETÍN MENSUAL de la Oficina de las Repúblicas Americanas, son indicios favorables en ese sentido.

"Con toda consideración, soy de usted atento y S. S.

"LYMAN J. GAGE, *Secretario.*

"DEPARTAMENTO DE LA GUERRA,
"*Wáshington, 18 de noviembre de 1897.*

"ESTIMADO SEÑOR SMITH: Rindo á usted las gracias por haberme enviado un ejemplar del Directorio Comercial de las Repúblicas Americanas, libro que indica los grandes trabajos que esa Oficina ha emprendido y la exactitud y precisión con que los está llevando adelante. La obra en referencia contiene datos muy valiosos y redunda en crédito de la Oficina que usted tan dignamente dirige.

"Soy de usted, con toda consideración, atento y S. S.
R. A. ALGER, *Secretario.*

REPÚBLICA ARGENTINA.

EXPOSICIÓN NACIONAL.

Esta Oficina ha recibido un anuncio oficial acerca del objeto que la República Argentina se propone con la Exposición Nacional que se verificará en la ciudad de Buenos Aires en 1898. La circular lleva la fecha de 18 junio de 1897, y está firmada por el Ministro del Interior, Dr. N. QUIRNO COSTA, como presidente; por el Señor VICENTE L. CÁSARES, como 1er vice-presidente; por el Señor JUAN VIDELA, como 2° vice-presidente, y por una comisión compuesta de ciudadanos importantes de la República.

La comisión dice que la Exposición es como un preliminar de la que se efectuará en Paris en 1900, y en nombre del Gobierno Nacional, se invita á los productores del país para que exhiban sus productos. La Exposición será inaugurada el 9 de julio y se cerrará el 9 de octubre del mismo año.

La Legislatura de la provincia de La Plata ha votado la suma de $25,000 para los gastos de la empresa.

BOLIVIA.

EXTRACCIÓN DE LA GOMA ELÁSTICA.

El siguiente artículo sobre la extracción de la goma elástica, ha sido escrito por Mr. EDWIN R. HEATH, Cónsul de Bolivia en Kansas City, Mo., y remitido á esta Oficina por el Señor DON ENRIQUE WULFF, vice-Cónsul de aquella República en New York.

Mr. HEATH ha vivido varios años en Bolivia, é hizo durante su residencia en el país, extensas exploraciones de las regiones gomeras.

El árbol conocido con el nombre de *Siphonia elastica* ó *Hevea braziliensis* se encuentra en el valle del Amazonas, entre los 2° de latitud norte y los 12° de latitud sur. Los terrenos en que crece mejor son aquellos que durante dos ó tres meses están cubiertos con tres pies de agua por lo menos. Crece solo ó en grupos y llega á tener una altura de 50 á 100 pies. Su diámetro es de 1 á 3 pies. Los terrenos en que crece se hallan á diversas altitudes, desde el nivel del mar hasta 700 pies de elevación. Las hojas del árbol son trifoliadas y lanceadas, muy delgadas y de 5 á 6 pulgadas de largo por 1 de ancho. Las flores son en forma de racimos y pequeñas. Las semillas crecen en vainas con tres lóbulos, conteniendo cada uno una semilla, y cada vaina tiene cerca de 1 pulgada de largo y dos tercios de pulgada de grueso. El árbol pretenece á la familia de los euforbiáceas. La madera es suave, y cuando se hace una incisión en la corteza, corre un jugo ó savia de color de crema. Los indios llaman á esta savia "caoutchouc;" los portugueses la denominan "seringa" ó "borracha," que quiere decir jeringa ó tubo, y los bolivianos le dan el nombre de goma ó jebe. Los que se dedican á recoger este artículo son llamados "seringueros," y los bosques donde crece el árbol, "seringales."

Estos bosques se encuentran en Bolivia en las inmediaciones de lo ríos Beni y Madre de Dios, donde los terrenos son más altos que en el Brasil. Por lo común son muy densos y las copas de los árboles se entrelazan. Plantas parásitas los cubren, algunas de las cuales tienen raíces muy largas. No es cosa fácil limpiar un terreno para establecer un campamento donde se puedan sembrar yucas ó mandiocas, platanos, arroz y caña de azúcar. Una vez que se ha escogido el lugar para el campamento, se busca un árbol inclinado hacia un lado y se cortan en todo ó en parte los otros árboles que á dicho lado quedan, en un espacio de uno ó dos acres. Después se corta por completo el árbol inclinado, así como las plantas parásitas que unen las copas, y el árbol se viene al suelo, llevándose á los otros en su caida. Pasado un mes, y cuando ya los árboles están secos, se les quema, con excepción de los troncos gruesos. En seguida construyen las casas, para lo cual clavan postes en el suelo y á estos amarran varas atravesadas en las que fijan, por medio de tiras sacadas de la corteza de los árboles, cañas colocadas perpendicularmente. El piso lo forman con pedazos del tronco rajado de la palmera negra, y el techo lo cubren con palmas.

Levantan el piso de la casa de 3 á 8 pies sobre la tierra, y el espacio que queda lo usan como gallinero, como chiquero para puercos ó como despensa. Los trabajadores abren senderos entre los árboles y cada uno toma de 100 á 150 de éstos. Llaman á los senderos "estradas." Son estas veredas con frecuencia muy tortuosas y en muchos lugares atraviesan por hendeduras en el lodo, y por esto los operarios usan solamente camisas hechas de corteza de árboles, que parecen sacos puestos al revés, con aberturas para la cabeza y los brazos. El "modus operandi" de los trabajadores es el siguiente: toman

una alforja hecha de tela de algodón, y en ésta llevan varias tazas de hoja de lata que pueden contener como 6 onzas; un poco de barro de la consistencia de la masilla; y una hachita hecha de una tira de hierro de 1 pulgada de ancho y 6 ó 7 de largo, doblada y con las extremidades soldadas y afiladas. A esto le ponen un mango de madera. Con esta hacha hienden los árboles, dando al instrumento un ligero movimiento circular á fin de no dañar el corazón, sino solamente la corteza. La savia, que parece leche de vaca, comienza á correr. Entonces el operario pega un pedazo de barro en la cáscara, debajo de la herida, y adhiere á aquél una taza de hoja de lata, á fin de que la leche caiga en ella. La savia empieza á correr durante la noche y continúa así hasta como á las 10 de la mañana. Al llegar á cada árbol el operario vacía la taza y la vuelve á colocar para recoger lo que pueda correr después. Antes de hacer una nueva incisión, retira la taza que había adherido á cada árbol y quita el jugo que se le ha pegado y que ya está seco, con lo cual se obtiene suficiente cantidad para llenar una caja de un pie y medio de largo y de uno de ancho. Sobre estos pedazos de goma, así recogidos y puestos en la caja, se echa algo más del jugo fresco, que, al secarse, convierte todo en una sola masa. A esta masa se le da el nombre de "sernamby" y es goma de segunda clase. Cuando la leche de toda la estrada ha sido recogida, se la lleva á una casa donde se hace un fuego, quemando ciertas nueces secas llamadas "urucury" ó "nareassu," y conocidas en Bolivia con el nombre de "motacu" ó "cusi." Sobre este fuego se coloca, á manera de chimenea, una tinaja de barro sin fondo y con un cuello estrecho. El operario echa ahora la leche en algún recipiente de tamaño considerable, que en ocasiones no es otra cosa que una concha de tortuga, y luego, haciendo uso de un canalete parecido al que se emplea en las canoas, lo moja por ambas extremidades con la leche, pasándolo á continuación por encima de la boca del jarro ó tinaja, á fin de que le dé el calor y el humo, que coagulan la savia, y rara vez hay que repetir la operación.

Cuando se ha hecho la "bolacha," esto es, cuando toda la leche está coagulada sobre el canalete, se le pone al sol en postes á una elevación de varios pies sobre el nivel del suelo. Si los árboles han rendido bien, el canalete pesa ahora de 30 á 50 libras y cuando ya está seco, de 10 á 30 libras. Al día siguiente, cuando hay que usar otra vez el canalete, se le retira del lugar donde se le había puesto á secar y la goma elástica que estaba adherida á aquél se le quita. Como todavía está suave, el dueño le graba sus iniciales. La operación de cortar los árboles se pueda repetir todos los días, pero cuando han pasado cinco años, conviene no tocarlos por un espacio de dos á cinco años. Si los árboles son bien cultivados, quizá no hay necesidad de hacer esto. Algunas personas poseen dos ó más campamentos para la explotación de la goma elástica, y en tal caso pueden no tocar sus árboles durante el tiempo mencionado.

Solamente en dos casos hay que emplear fuerza física en la extracción de la goma elástica, á saber: en la conducción de la savia y en el manejo del canalete. Como la goma no se coagula sin el uso de las nueces mencionadas, el valor de las estradas depende hasta cierto punto de la cantidad de dichas nueces que se encuentra en ellas.

A los indios se les paga por su trabajo $3 al mes y sus raciones. Los bosques abundan en monos y pavos silvestres, habiendo además puercos mon-

teses y tapires. Los ríos son ricos en peces y en los bancos de arena se hallan tortugas y sus huevos. En muchos campamentos tienen tortugas en corrales. El almidón que se saca de la yuca ó mandioca hace las veces de harina. Teniendo arroz, plátanos, yuca, pescado y pavos no hay de que quejarse, tanto más que las haciendas de ganado producen tasajo en abundancia. La vida cuesta muy poco y las ganancias son muy grandes. Los derechos de exportación son el 20 por ciento ad valorem.

CHILE.

TRÁFICO EXTRANJERO EN 1895 Y 1896.

Según los datos últimamente publicados por la Administracion de Aduanas, el comercio de Chile, calculado en pesos de 38 peniques, fué, durante los dos años pasados, como sigue:

	1895.	1896.
Importaciones	$69, 206, 552	$74, 082, 805
Exportaciones	72, 919, 882	74, 359, 419
Total	142, 126, 434	148, 442, 219

Se ve que las transacciones comerciales en el año de 1897, comparadas con las del año anterior, arrojan un aumento de $6,315,785. En 1896 las importaciones y exportaciones fueron casi iguales. y excedieron á las de 1885 en $1,439,532. Este aumento consistió principalmente en los productos siguientes:

Trigo	$2, 093, 103
Yodo	621, 370
Lana	304, 532
Cobre en barras	545, 901
Plata en barras	315, 696
Minerales de plata y cobre	745, 692
Suela	203, 000

Por otra parte, las exportaciones de 1896, comparadas con las de 1895, muestran que ha habido la siguiente diminución en los cuatro artículos principales.

Salitre	$1 596, 843
Cueros (de buey)	673, 720
Carbón de piedra	126, 667
Oro en barras	28, 758

En 1888 y 1893, los años más prósperos en el comercio de Chile, las exportaciones ascendieron á $73,000,000, y ahora exceden de esa suma en $1,359,418. Los datos correspondientes á 1896 no pueden tomarse como base para los cálculos del año corriente, debido principalmente á la diminución ya referida en los cargamentos de salitre, diminución que se hará sentir mientras la cantidad que hay en los depósitos en Europa no esté agotada. Comparando los datos correspondientes al primer trimestre de 1897 con los de la misma época del año precedente, se obtienen los siguientes resultados:

	Importaciones.	Exportaciones.
Primer trimestre de 1896	$18, 987, 330	$18, 988, 533
Primer trimestre de 1897	16 642, 715	13, 880, 919
Diferencia	2, 344, 615	5, 107, 614

El salitre solo representa las cuatro quintas partes de la diminución de las exportaciones, que fueron como sigue:

Salitre	$4, 055, 343
Cobre en barras	97, 873
Mineral de plata	95, 251
Plata en barras	180, 643
Borato de calcio	65, 975
Cebada	138, 865
Lana	84, 698

Hay tres artículos cuya exportación aumentó algo durante el mismo período, á saber:

Lana	$65, 363
Yodo	74, 730
Suela	34, 373

INDUSTRIA DE CUERO.

Imposible es fijar la fecha en que el arte de curtir cueros fué introducido en Chile, pero puede asegurarse, sin embargo, que los españoles se dedicaron á él poco después de la conquista del país. En 1825, Guillermo Porté, curtidor competente, llegó á Chile á instancias del Gobierno, y junto con otros artesanos franceses, se estableció en Santiago. Esto debe considerarse como el principio de dicha industria en la República, y desde aquella época el negocio ha estado casi exclusivamente en manos de franceses. En

1887, una colonia alemana de Valdivia se estableció en el centro de un bosque en que abunda toda clase de árboles ricos en tanino, y se dió principio á la fabricación de una suela muy estimada, conocida con el nombre de *Valdivia*.

A partir de esa fecha, el arte de curtir cueros prosperó mucho y se extendió de Santiago á varias partes del país.

En cuanto á las importaciones de cuero curtido, puede decirse que no existen, tratándose del cuero de suela, porque en verdad el país es productor de este artículo.

Se reciben algunas cantidades de correas de cuero hechas en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos. Se importan á Chile grandes cantidades de cuero para empeines de zapatos, y se introducen, principalmente de Francia, como 800 docenas de cueros charolados al mes. Los Estados Unidos no están interesados en el tráfico de cuero con Chile, que en la actualidad es un monopolio de los comerciantes franceses y alemanes.

COLOMBIA.

CONTRATO PARA UN FERROCARRIL AÉREO.

El Honorable Charles Burdett Hart, Ministro de los Estados Unidos en Colombia, ha enviado al Departamento de Estado copia de un contrato celebrado entre la República y Nicolás Krohne, súbdito alemán, para la construcción de un ferrocarril aéreo de la ciudad de Honda, en el río Magdalena, á Agualarga, una población en la sabana de Bogotá.

Según la concesión, el ferrocarril debe estar construído y listo para el tráfico dentro de los tres años subsiguientes á la fecha de la aprobación del contrato, y debe ser aéreo (sistema Otto). Se concede el derecho de poner en los caminos reales postes ú otra clase de sostenes para la línea, con tal que no sean obstáculo para el tráfico. Tratándose de propiedades particulares, el concesionario tendrá que obtener, á su propio costa, los terrenos necesarios para el camino y sus accesorios, y en caso que los dueños de la propiedad y el concesionario no puedan llegar á un arreglo, el Gobierno procederá á la expropiación del terreno, debiendo el concesionario pagar la cantidad en que aquél sea valorado.

La compañía contratante está autorizada para construir ramales

á los centros productores del país, y en la construcción de ellos gozará de los mismos privilegios que se le otorgan para la línea principal. Los trabajos en esta última deben comenzar dentro de diez y ocho meses, contados desde la fecha de la aprobación del contrato, y la línea debe estar terminada y abierta al servicio público, con todas las condiciones de seguridad y solidez, dentro de tres años.

El concesionario se compromete á mantener la línea principal y sus ramales en buena condición, de manera que en todo tiempo, salvo los casos fortuitos, la transportación de pasajeros, correos y carga se pueda hacer con la debida rapidez y seguridad. Los gastos de transportación serán establecidos por la compañía, pero no excederán de 150 marcos* por tonelada, ó su equivalente en moneda colombiana, tratándose de cargamentos que vengan del Magdalena á la sabana de Bogotá. Se establecerá una tarifa proporcional para la transportación en otras partes de la línea.

La compañía se compromete á rebajar la tarifa cada cinco años, después de que la línea esté abierta al tráfico, y al fin de diez años la reducirá á la mitad, ó sean 65 marcos por tonelada en fletes terminales. Trátandose de los ramales, se pagará según la distancia á que haya que transportar la carga. Los correos del Gobierno se llevarán libres de gasto, pero toda otra clase de propiedad nacional pagará según la tarifa establecida, dándosele, en todo caso, la preferencia para su inmediato despacho.

La concesión puede ser traspasada en todo ó en parte á otra persona ó compañía, pero no á gobiernos extranjeros.

A los cincuenta años de haberse terminado la obra, ésta con todos sus ramales y dependencias, y en perfecta condición, pasará á ser propiedad del Gobierno de Colombia, sin remuneración de ninguna clase.

COSTA RICA—NICARAGUA.

LAUDO DEL SEÑOR GENERAL E. P. ALEXANDER, INGENIERO ÁRBITRO.

La Oficina ha recibido del Señor Calvo, Ministro Residente de Costa Rica, el texto del laudo del Señor General E. P. Alexander, nombrado por el Señor Presidente Cleveland, Ingeniero

*Un marco vale 24 centavos, moneda de los Estados Unidos.

Árbitro para determinar la cuestion de límites entre Costa Rica y Nicaragua.

En el Boletín Mensual correspondiente al mes de abril de 1897, se publicaron por extenso los términos de la Convención relativa á la demarcación de la línea divisoria. Dicho laudo es como sigue:

San Juan del Norte, Nicaragua,
30 de septiembre de 1897.

Á las Comisiones de Límites de Costa Rica y Nicaragua.

Señores: En cumplimiento del encargo que recibí del Presidente de los Estados Unidos, para servir de ingeniero árbitro entre ustedes, con facultad de decidir finalmente cualesquier puntos de diferencia que pudieran suscitarse en el trazo y demarcación de la línea divisoria de ambas Repúblicas, he estudiado y tomado en consideración cuidadosamente todos los alegatos, contra-alegatos, mapas y documentos que me fueron sometidos acerca de la axacta localización del punto inicial de la expresada línea divisoria en la costa Caribe.

La conclusión á que he llegado, y el laudo que voy á pronunciar, no están de acuerdo con el punto de vista de la una ni de la otra Comisión. Así, por deferencia á los muy excelentes y apremiantes argumentos, tan de buena fe como lealmente aducidos por cada una de las comisiones, en apoyo de su respectiva causa, expresaré brevemente mi manera de pensar, y las consideraciones que me han parecido concluyentes para la decisión de la contienda. Y entre estas consideraciones, la principal y dominante es que ha de interpretarse y cumplirse el tratado de 15 de abril de 1858, *en la manera en que fué mutuamente entendido*, el día de su celebración por sus autores.

Ambas comisiones han presentado laboriosos y bien razonados alegatos para demonstrar que el texto del tratado está en armonía con las respectivas reclamaciones, para la fijación del punto de partida de la línea divisoria, en lugar que daría á sus países grandes ventajas.

Estos puntos están separados por más de 6 millas de distancia, y se hallan indicados en el mapa que acompaña á este laudo.

La reclamación de Costa Rica ha sido localizada en la costa izquierda ó tierra extrema al oeste del puerto; la de Nicaragua en la tierra extrema al este de la boca del ramal del Taura.

Sin el propósito de replicar en concreto á cada razonamiento hecho por una y otra parte en apoyo de su respectiva reclamación, todos serán tomados en cuenta y suficientemente contestados, demostrando que los que celebraron el tratado mutuamente entendieron y tuvieron en mira otro punto distinto, á saber: la extremidad de tierra ó cabo oriental de la boca del Puerto.

La mente de las personas que formaron el tratado, es lo que ha de investigarse, antes que algún sentido posible que pudiera deducirse violentamente de palabras ó sentencias aisladas. Y esa mente me parece por demás sencilla y obvia.

El tratado no fué hecho con apresuramiento ni descuido.

Ambos países habían sido conducidos, por años de infructuosas negociaciones,

á un estado próximo de la guerra, en defensa de lo que consideraban sus derechos, como se expresa en el Artículo 1°. Con efecto, en 25 de noviembre de 1857 Nicaragua había precisamente declarado la guerra, cuando por la mediación de la República de El Salvador, se hizo un esfuerzo final para evitarla; se reanudaron las negociaciones, y resultó el tratado. Ahora bien, podemos descubrir la mútua inteligencia finalmente alcanzada por sus autores, buscando, ante todo, en el conjunto del tratado, la idea general ó plan de conciliación sobre que pudieron llegar á acordarse. En seguida, tenemos que cuidar de que esta idea general del tratado se armonice completamente con la descripción de la línea dada en detal, y con el nombre propio de todas las localidades, usado ó *no usado* en conexión con la misma. Porque el *no uso* de algunos nombres puede ser tan significativo, como el uso de otros. Ahora, de la consideración general del tratado en su conjunto, aparece claro y sencillo el plan de conciliación.

Costa Rica había de tener como línea divisoria la ribera derecha ó sureste del río, considerado como una vía comercial de comunicación, desde un punto 3 millas abajo del Castillo hasta el mar.

Nicaragua había de tener su anhelado *sumo imperio* de todas las aguas de esta misma vía comercial de comunicación, igualmente no interrumpido hasta el mar.

Es de notarse que esta división implicaba también por de contado el señorío de Nicaragua sobre todas las islas del río y sobre la márgen izquierda ó noroeste y la Punta (headland).

Esta división hace que la línea divisoria (suponiendo que se traza aguas abajo, á lo largo de la ribera derecha, desde el punto cerca del Castillo) pase á través, así del ramal de Colorado como del Taura.

Ella no puede seguir ni uno ni otro ramal, porque ninguno de ellos es vía comercial de comunicación, puesto que ni el uno ni el otro tiene un puerto en su desembocadura.

Ella tiene que seguir el ramal restante, ó sea el llamado Bajo de San Juan; pasar por su puerto y concluir en el mar.

El término natural de esa línea es la extremidad derecha de tierra, en la boca del puerto.

Ahora, permítasenos notar las frases descriptivas usadas en el tratado para decir de dónde ha de partir la línea y como ha de correr esta, haciendo caso omiso, por el momento, del nombre proprio dado al punto inicial. Ella ha de partir "de la boca del río San Juan de Nicaragua y continuará marcándose con la márgen derecha de dicho río hasta 3 millas inglesas antes de Castillo Viejo."

Evidentemente este lenguaje fué cuidadosamente considerado y categórico, y sólo hay un punto de partida posible para tal línea, y éste es la extremidad ó brazo derecho de la tierra de la bahía.

Por fin, llegamos al nombre propio dado al punto de partida: "extremidad de Punta de Castillo." Este nombre, Punta de Castilla, no aparece en uno solo de todos los mapas originales de la bahía de San Juan que han sido producidos por una y otra parte, y que parecen incluir todos los publicados antes y después del tratado. Este es un hecho significativo, y su sentido obvio.

Punta de Castilla tiene que haber sido, y ha de haber seguido siendo un punto de ninguna importancia, política ó comercial.

De otra manera no podría haber sido tan completamente olvidado en los mapas. Esto se conforma enteramente con las peculiaridades de la tierra firme y extremo de ella de la derecha de la bahía. Ella permanece hasta hoy desconocida y no ocupada, excepto por la cabaña de un pescador.

Pero la identificación de la localidad está puesta aun más fuera de duda, por la mención incidental del nombre Punta de Castilla hecha en otro artículo del tratado mismo.

En el Artículo V, conviene Costa Rica en permitir temporalmente á Nicaragua el uso del lado costarricense del puerto, sin pago de derechos; y el nombre de Punta de Castilla es de lleno aplicado á él.

Así, tenemos en congruencia la idea general de conciliación en el conjunto del tratado, la literal descripción de la línea en detal, y la verificación del nombre aplicado al punto de partida por su mención incidental en otro pasaje del tratado, y por el testimonio unánime de todos los autores de mapas de todos los países, antes y después del tratado, que excluyen este nombre de todas las demás partes del puerto. Esto podría parecer suficiente argumentación acerca del punto; pero lo presentará á una luz más clara aún, el dar una breve explicación de la geografía local y de una peculiaridad especial de esta bahía de San Juan.

El dato característico de la geografía local de esta bahía desde las primeras relaciones acerca de ella, ha sido la existencia de una isla en su salida, llamada en algunos mapas antiguos la isla de San Juan. Era ésta una isla de tal importancia que obtuvo en 1820 mención de dos autores distinguidos, citados en la réplica de Costa Rica al alegato de Nicaragua (página 12); y es ella una isla hoy día, y así aparece en el mapa que se acompaña á este laudo. La peculiaridad de esta bahía, que ha de notarse, es la de que el río arrastra muy poca agua durante la estación seca. Cuando esto sucede, particularmente en los últimos años, barras de arena, secas en las mareas ordinarias, pero más ó menos sumergidas y rotas por las olas en todas las altas mareas, se forman frecuentemente, llegando hasta las extemidades de terreno adyacente, de manera que un hombre puede cruzarlas á pie enjuto.

Ahora bien, la reclamación de Costa Rica está basada por entero en la suposición de que el 15 de abril de 1858, fecha del tratado, existía conexión entre la isla y la tierra extrema al este, lo que convertía la isla en tierra firme, y llevó el punto de partida de la frontera hácia el extremo occidental de la isla. Contra este razonamiento hay por lo menos dos contestaciones, cada una de las cuales me parece concluyente.

En primer lugar el estado exacto de la barra en aquel día no puede ser definitivamente demostrado, lo cual parecería necesario antes de sacar conclusiones importantes.

Sin embargo, como la fecha era cercana al fin de la estación seca, es muy probable que hubiera tal conexión por una barra de arena entre la isla y la costa oriental ó costarricense, como se ha descrito. Pero aún en el caso de que así fuera, no sería razonable suponer que tal conexión temporal pudiese operar un cambio permanente en el carácter geográfico y señorío político de la isla. El mismo principio, á ser admitido, daría á Costa Rica *toda isla del río* que barras de arena desde su costa hubiese hecho aparecer durante aquella estación seca.

Pero en todas partes del tratado el río es tenido y reputado como una vía de comercio. Esto implica que ha de considerársele en su régimen medio de agua; en el cual régimen, solamente, es él navegable. Pero la consideración primordial acerca del punto es que por el uso del nombre de Punta de Castilla para el punto de partida, en lugar del nombre Punta Arenas, los autores del tratado se propusieron designar la tierra firme del este del puerto. Esto ha sido ya dilucidado; pero no se ha dado contestación directa la razonamiento de Costa Rica, por el que cita tres autores que aplican el nombre de Punta de Castilla á la extremidad occidental de la antes mencionada isla, la punta llamada invariablemente Punta Arenas por todos los marinos y otros oficiales, topógrafos é ingenieros que en diversos tiempos han levantado el mapa de ella.

Esos autores son L. Montúfar, guatemalteco, en 1887; J. D. Gámez, nicaragüense, en 1889, y E. G. Squier, americano, fecha no dada exactamente, pero posterior al tratado. Aun de estos, los dos últimos simplemente usaron una vez cada uno el nombre Punta de Castilla como sinónimo de Punta Arenas. Contra tales autoridades tenemos: 1° un considerable número de otros escritores, claramente más dignos de confianza; en segundo lugar, los autores originales de todos los mapas, como se ha dicho antes; y en tercer lugar, los autores del tratado mismo, por su uso de Punta de Castilla en el artículo 5°.*

Ha de tenerse presente que por algunos años antes de la celebración del tratado, Punta Arenas había sido con mucho el más importante y conspicuo punto de la bahía. En él estuvieron localizados los muelles, talleres, etc., de la Gran Compañía de Tránsito de Vanderbilt que mantuvo la línea directa de Nueva York á San Francisco, durante la fiebre de oro de los primeros años después de 1850. Aquí los vapores de océano y de río se encontraban y cambiaban pasajeros y carga. Este fué el punto elegido por Walker y los filibusteros para ser dominado.

El villorrío de San Juan para nada figuraba en comparación; y sería, sin duda, fácil producir por centenares referencias á este punto como Punta Arenas, por oficiales navales y diplomáticos de todas las principales naciones, por distinguidos residentes y oficiales y por ingenieros y topógrafos ocupados en investigar el problema de canal, todos con personal conocimiento de la localidad

En vista de todas estas circunstancias, del celo con que cada una de las partes contratantes definió lo que daba y lo que se reservaba, la prominencia é importancia de la localidad, la unanimidad de todos los mapas originales en el nombre y su notoriedad universal, hallo imposible concebir que Nicaragua hubiese concedido este extenso é importante territorio á Costa Rica y que el representante de esta última hubiese dejado de hacer aparecer el nombre Punta Arenas en alguna parte del tratado.

Y por razones tan análogas, que es innecesario repetirlas, es también imposible concebir que Costa Rica hubiese aceptado el Taura como su frontera, y que el representante de Nicaragua hubiera dejado de hacer aparecer en alguna parte del tratado el nombre Taura.

Habiendo, pues, designado de un modo general la tierra final al este de Harbor Head como la localización del punto de partida de la línea divisoria, es menester ahora especificarlo más minuciosamente, á fin de que dicha línea pueda ser exactamente localizada y demarcada de un modo permanente. La exacta

localización del punto de partida, en el laudo del Presidente CLEVELAND, se da así: "La extremidad de Punta de Castilla, en la boca del río San Juan de Nicaragua, como ambas existían el 15 de abril de 1858."

Un estudio cuidadoso de todos los mapas disponibles y comparaciones entre aquellos hechos antes del tratado y los de fecha reciente ejecutados por los cuerpos de ingenieros y oficiales de la compañía de canal, y uno del día hecho por ustedes para acompañar este laudo, pone en claro un hecho. El lugar exacto que constituiría la extremidad de territorio de la Punta de Castilla el 15 de abril de 1858, ha sido hace tiempo barrido por el Mar Caribe, y hay demasiada inconformidad en los contornos de la costa de los antiguos mapas para que pueda fijar asertivamente la distancia ó exacta dirección á aquél desde la presente extremidad del terreno. El lugar dicho estaba algo al noreste y probablemente entre seiscientos (600) y mil seiscientos (1,600) pies de distancia; pero no puede él ser ahora localizado con certeza. Bajo estas circunstancias, llena mejor las exigencias del tratado el adoptar lo que es prácticamente la extremidad de terreno, hoy día, ó sea la extremidad noroeste de lo que parece la tierra firme en el lado este de la laguna de Harbor Head.

De conformidad con esto, he hecho personal inspección de este terreno, y declaro que la línea inicial de la frontera corre como sigue, á saber:

Su dirección será noreste y sureste francos, á través del banco de arena, desde el Mar Caribe hasta las aguas de la laguna de Harbor Head.

Ella pasará en su punto más próximo á trescientos (300) pies del lado noroeste de una pequeña cabaña existente ahora en aquella vecindad.

Al llegar á las aguas de la laguna de Harbor Head, la línea divisoria volverá á la izquierda, ó sea hacia el sudeste, y seguirá la orilla del agua, alrededor del Harbor, hasta que ella alcance el río propiamente dicho, por el primer canal que encuentre.

Aguas arriba de este canal, y aguas arriba del río propiamente dicho, la línea continuará subiendo como se dispone en el tratado.

Soy, Señores, muy respetuosamente su atento servidor,

E. P. ALEXANDER.

L. S., que dice: "Boundary Commission. E. P. Alexander, Engineer Arbitrator. Costa Rica. Nicaragua.[2]

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL AL PACÍFICO.

Debido á una atención del Señor Don JOAQUÍN B. CALVO, Ministro de Costa Rica en Washington, podemos publicar los siguientes informes:

El Congreso Constitucional de la República ha aprobado el contrato sobre construcción del ferrocarril al Pacífico, celebrado el 14 de junio del corriente año entre el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y JOHN S. CASEMENT, ciudadano de los Estados Uninos.

A continuación se verán las bases principales del referido contrato, con las modificaciones que fueron introducidas por la Cámara.

El Señor CASEMENT se compromete á construir por la suma de $2,898,971.43, oro americano, y á entregar en perfecto estado de servicio, una vía férrea que partiendo de la capital de la República, termine en el puerto de Tivives, en el Pacífico, incluyendo todas aquellas obras accesorias de la empresa. El material rodante será de primera clase, así como todo aquello que se emplee en la construcción del ferrocarril, y el contratista se sujetará á lo estipulado en las bases formuladas por la dirección general de obras públicas.

La calzada tendrá 4.57 metros de ancho en los cortes; 3.25 metros de ancho en los rellenos. Los rieles serán de acero Bessemer, con peso de 25 kilos por metro lineal. Los durmientes han de ser de alguna madera resistente, previa la aprobación del Gobierno, y han de medir 7 pies ingleses de largo, 6 pulgadas de alto y 9 pulgadas de ancho. Serán colocados á 0.730 metros uno de otro de centro á centro. El lastre será de arena limpia de río, arenón ó piedra resistente. Los paramentos exteriores de toda obra de mampostería serán de piedra dura tallada. Los puentes serán de acero y hierro, y para cada uno de ellos se presentará al Gobierno, para su exámen y aprobación, un proyecto con el sistema de construcción que se pretenda seguir.

Las estructuras metálicas serán sometidas á pruebas escrupulosas con el objeto de demostrar su resistencia. La línea se compondrá de una sola vía de 3 pies ingleses, 6½ pulgadas entre carriles, y en las curbas será un poco más abierta. Habrá dos estaciones de término, bien construidas y con todo lo necesario para un buen servicio. Se construirá un taller en San José con las maquinarias y aparatos completos para la reparación del material rodante. Se construirá otro taller secundario en el puerto. En la capital se construirá una casa par locomotoras, con capacidad para cuatro máquinas y su correspondiente tornamesa.

Habrá 4 locomotoras mixtas, destinadas á pasajeros y carga, de 40 toneladas cada una, 2 de 28 toneladas cada una, 6 carros para pasajeros de primera clase, 6 para pasajeros de segunda classe, 20 para fletes y bagaje y 40 carros-plataforma abiertos. Las locomotoras y carros serán del sistema americano.

Se establecerá una línea telegráfica de un extremo á otro de la vía ferrea, con sus correspondientes oficinas.

El contratista se compromete á dar principio á la construcción del ferrocarril dentro de los seis meses siguientes á la fecha de la aprobación definitiva del contrato, y dentro de los treinta meses siguientes entregará al Gobierno el ferrocarril enteramente concluido, con todos sus anexos, dependencias, etc.

Como garantía del cumplimiento de este contrato, el contratista depositará en el Tesoro Nacional, dentro de los sesenta días siguientes á la aprobación definitiva de este contrato por el Congreso Constitucional, una obligación garantizada por la American Surety Company, de Nueva York, por la suma de $30,000, oro americano ó si el Gobierno así lo prefiere, la cantidad de 30,000 colones en efectivo.

En cuanto á esta garantía del bono de $30,000, oro americano, ó de 30,000 colones, según el caso, la perderá igualmente el contratista, sin lugar á reclamo y á beneficio exclusivo del Gobierno, en los casos siguienets: 1°. Si los trabajos no se principian dentro de los seis meses siguientes á la aprobación definitiva de este contrato por el Congreso Constitucional; 2°. Si una vez principiados los trabajos se suspendieren por un período continuado de tres meses por lo menos, siempre que dicha suspensión no se deba á caso fortuito ó de fuerza mayor debidamente comprobados.

Si el contratista no concluye el ferrocarril en el tiempo estipulado, pagará como multa la suma de $3,000, oro americano, por cada mes de atraso hasta la conclusión definitiva de la obra. El Gobierno se compromete á poner al contratista en posesión de las fajas de tierra necesarias para la construcción de la vía, así como también de las porciones de terreno indispensables para las estaciones con sus dependencias.

El Gobierno se obliga, además, á obtener en favor del contratista el derecho de transitar por los caminos y propiedades de particulares de que le fuere indispensable hacer uso.

El contratista podrá introducir á la República, sin pagar derechos de aduana y muellaje, cuanto necesite para la construcción del ferrocarril, sujetándose á las formalidades prescritas por la ley, y los artículos que así se introduzcan, no podrán dedicarse, sin consentimiento del Gobierno, á ningun otro uso. Si el contratista

abusare de esta disposición, pagará el doble de los derechos correspondientes y perderá la franquicia de introducción. El contratista podrá introducir trabajadores de la raza blanca y, si fuere preciso, también de la raza negra y japoneses, entendiéndose respecto de estas dos últimas clases de trabajadores, que será de la obligación del contratista proveer á su salida del país, si el Gobierno así lo determina. Los trabajadores podrán introducir, libres de todo derecho fiscal, sus equipajes, entendiéndose por tales las ropas de uso y los instrumentos de su profesión ú oficio.

Para el pago al contratista el Gobierno dedicará mensualmente, á partir de la fecha en que se comenzaren dichos trabajos, la suma de 100,000 colones, la cual depositará en el Banco de Costa Rica. En el contrato se establecen todas las condiciones referentes á este particular. Si el contratista concluyere el ferrocarril antes de la fecha fijada, á satisfacción del Gobierno, este lo recibirá con todo sus anexos y dependencias, pagando en bonos al contratista ó á sus representantes legales el balance que adeude por la ejución de este contrato.

Todas las cuestiones que se susciten con motivo de este contrato, serán resueltas por cuatro árbitros, nombrados dos por cada parte, y en caso de discordia, por un tercero, nombrado de antemano por estos. El contratista renuncia á toda intervención diplomática y se sujeta en un todo á las leyes de la República.

Este contrato no podrá ser traspasado á ninguna persona ó compañía sin prévia autorización del Gobierno, y en ningún caso á un Gobierno extranjero.

Nota.—El Señor John S. Casement depositó el 21 de setiembre último el bono por valor de $30,000, oro americano, á que se hace referencia en el contrato, como una garantía del cumplimiento de sus obligaciones.

Los trabajos de ferrocarril han comenzado ya y se les prosigue con actividad y energía.

ECUADOR.

CONTRATO PARA UN FERROCARRIL.

El Diario Oficial de la República, llamado Registro Oficial, asegura que el Gobierno del Ecuador ha celebrado últimamente un contrato con el Señor Archer Harman, de Nueva York, representante de un sindicato compuesto de capitalistas americanos,

para la construcción de un ferrocarril de Guayaquil á Quito. La carta siguiente, dirigida por el Señor HARMAN al Presidente ALFARO, basta para dar á conocer la magnitud de la obra, cuyo costo total se calcula en $17,532,000.

Partiendo de Quito, á una altura de 9,350 pies sobre el nivel del mar, el ferrocarril llegará á Santa Rosa, á una elevación de 9,986 pies. A unas pocas millas más allá de este punto, y después de haber atravesado una región muy quebrada, la vía férrea llegará á Tambillo, 8,250 pies de altura. Después, pasando por una región igualmente quebrada y desigual, ascenderá á una elevación de 11,980 pies. De aquí, la línea descenderá otra vez hasta un lugar llamado San Miguel, que está á 8,304 pies de elevación, y de allí subirá otra vez á una altura de 9,800 pies. En seguida pasará por Ambato, que se encuentra á 8,100 pies, y de este punto pasará por la cima del Chimborazo, á una elevación de 12,300 pies. Después de esto, la línea descenderá y ascenderá alturas de 10,460 y 11,800 pies, respectivamente, hasta llegar al punto llamado Guamote, á una elevación de 10,480 pies. El terreno que hay que atravesar, tanto ascendiendo como descendiendo, es sumamente quebrado, y será necesario en muchos lugares cruzar ríos, entre los cuales hay algunos de importancia. No tengo noticia de otro ferrocarril en el mundo en que haya que pasar por tantas y tan enormes alturas, ó sobre un terreno tan difícil y quebrado, y en el que se encuentren tantas corrientes de agua. Según mis cálculos, habrá que construir en toda esta línea 830 puentes, algunos de los cuales tendrán arcos de 500 pies de apertura.

El ferrocarril debe estar concluido dentro de seis años, contando desde la fecha en que se dé principio á los trabajos, lo cual ha de ser durante el año actual. Por la concesión, se traspasa á la compañía el ferrocarril que existe de Guayaquil al interior, y que tiene 65 millas de largo. Este formará parte de la nueva vía férrea. Como una garantía del cumplimiento de sus compromisos, la compañía deberá depositar en poder del Gobierno la cantidad de $520,000. El ferrocarril tendrá como 650 kilometros de largo, y cada kilometro costará $27,000, oro, por término medio.

MÉJICO.

INFORME SOBRE EL COMERCIO EN EL AÑO DE 1896.

Lo que hay de más notable en el comercio de Méjico durante el año de 1896, es el aumento constante que ha tenido el tráfico de aquel país con los Estados Unidos, que toman casi el 75 por ciento del total de los productos exportados. Inglaterra viene

en seguida y recibe el 16 por ciento, quedando apenas un 10 por ciento por todos los otros países. La cantidad que Méjico importó de los Estados Unidos, la cual en 1895 representó el 45 por ciento del tráfico total, ha aumentado á 52½ por ciento, ó sea $8,262,000 en un año.

Este aumento en el valor de las importaciones se debe en parte á la diminución de la cosecha de maíz, que es el principal artículo para la alimentación de las clases pobres, y hubo que importarlo en grandes cantidades de los Estados Unidos. Aunque la cosecha de café fué mala, el valor de todo lo que se exportó fué mayor que en el año precedente, por haber aumentado notablemente la exportación de oro y plata, especialmente la de este último metal, y así es que en general el año de 1896 fué muy próspero.

El valor de las importaciones en 1896 ascendió á $45,176,358, contra $34,970,358 en 1895, mostrando un aumento de más de $10,206,000, ó sea cerca de 30 por ciento. Según Mr. CARDEN, cónsul inglés en la ciudad de Méjico, se puede decir con toda seguridad, que de esta última cantidad, $3,888,000 representan verdadero aumento en el consumo del país, y el resto, la inversión de capital extranjero en materiales para la construcción de obras públicas y para el establecimiento de empresas industriales. La importación de objectos de lujo, tales como carruajes, artículos de fantasía, joyería, comestibles de superior calidad, licores y otras cosas semejantes, muestra un aumento de cerca de $1,701,000; la de maíz, de $2,167,000, y ya hemos aludido á la causa que produjo este incremento; mientras que la de géneros de algodón, que tuvieron menos valor que en años ordinarios, debido á la introducción de la materia prima para la manufactura de los mismos artículos en el país, tuvo un aumento de $972,000.

El carbón y el cok se emplean cada día más, debido al notable desarrollo de empresas industriales en el país. En 1896 la importación de aquellos artículos excedió á la de 1895 en más de 50,000 toneladas. La mayor parte de esta cantidad vino de los Estados Unidos.

La actividad con que trabajan las fábricas de tejidos de algodón en Méjico se puede calcular por sólo el hecho de que habiendo sido muy buena la cosecha de algodón en la República en 1896, la importación de esa materia prima excedió á la del año anterior en 30,000 quintales, y que dichas fábricas consumieron en todo

algo más de 470,000 quintales. En cuanto á los géneros de algodón por piezas, su valor en 1896 excedió al de 1895 en $486,000, pero como esta clase de tejidos es la que se emplea casi exclusivamente para el vestido de la población obrera, la venta debe de haber sufrido á causa del alto precio de los productos alimenticios, y grandes existencias han permanecido en los almacenes. Para formarse una idea del consumo de esos géneros en la República, basta saber que, según los datos oficiales, la producción de las fábricas nacionales es de 260,000,000 de yardas, á lo cual hay que agregar como 60,000,000 de yardas importadas.

La importación de tejidos de lino fué por valor de $694,330, lo que indica un aumento de $141,305 sobre el año precedente. Por lo que hace á los géneros de lana, hubo una diminución de 12 por ciento, próximamente, lo cual se debe atribuir á lo mucho que ha mejorado la calidad de los fabricados en el país.

El aumento de las importaciones de hierro y acero en 1896 es muy notable, pues asciende á $1,965,582, ó cerca de 70 por ciento, comparadas con las de 1895, lo cual prueba que se ha desarrollado mucha actividad en la construcción y mejora de obras útiles para el país. Como la mitad de este aumento, ó sea cerca de $1,064,000, debe atribuirse á la importación de rieles y durmientes de acero; y el resto puede dividirse, en términos generales, de la manera siguiente: tubos de hierro, $208,980; láminas de hierro arrugado y vigas del mismo metal para techos, $87,480; clavos, tornillos y remaches, $72,900; hierro en hojas, flejes y barras, $53,460; instrumentos de agricultura, $48,600; acero en barras para minas, $34,120, y finalmente, artículos varios de acero y hierro, $398,120.

La importación de maquinaria é instrumentos de agricultura muestra que ha habido un aumento de 10 por ciento sobre la de 1895. La clasificación más importante se encuentra bajo el encabezamiento de "maquinaria para agricultura y de otra clase," y aquí están comprendidas todas las máquinas empleadas en las minas, en la agricultura y en las fábricas. La importación de éstas representó en 1896 un valor de $2,835,066, ó sean $461,700 más que en 1895. Las máquinas de vapor, las herramiento de artesanos, las bombas, las prensas de imprimir y otras máquinas, muestran que hubo en estos artículos un valor de $418,824 sobre el del año anterior. Se prefiere hacer venir los citados artículos

de los Estados Unidos, tanto por su calidad superior, como por que los pedidos se ejecutan con más prontitud en este país.

Hubo un aumento de $242,524 en la importación de licores, pero la cerveza permaneció estacionaria con un valor de $208,880. Lo probable es que dentro de pocos años, el consumo de cerveza extranjera en Méjico se verá muy reducido, porque la fabricación de este artículo ha comenzado á tomar grandes proporciónes. La buena calidad de la cerveza que ahora se vende, unida á lo bajo de su precio, hace muy difícil la competencia extranjera, excepto en condiciones especiales.

La importación de productos químicos fué por valor de $1,645,047 en 1896, contra $1,480,368 en 1895. Á este respecto, es de notar el aumento en la importación de pinturas y colores, en lo cual se observa una diferencia de 130 por ciento.

En cuanto al papel y sus manufacturas, si se comparan las importaciones de los últimos dos años, se nota un saldo de $262,419 á favor de 1896, y este aumento se encuentra bajo la clasificación de libros, música, papel de escribir, formas en blanco y libros de cuentas. Hubo una pequeña diminución en papel de entapizar.

El valor de las importaciones de efectos clasificados bajo la denominación de "artículos varios," fué 43 por ciento más en 1896 que en 1895, pues las cantidades respectivas en esos dos años fueron $18,875,947 y $13,157,245. El artículo que figura en mayor escala es el de especias y comestibles, que aumentó de $2,018,154 á $5,082,920. En esta última cantidad van incluidos como $2,187,000, valor del maíz traído de los Estados Unidos, al que se hizo referencia atrás.

La importación de madera y sus manufacturas ha aumentado notablemente, habiendo sido en 1895 por valor de $549,584, mientras que en 1896 ascendió á $2,054,483. Una gran parte de este aumento consistió en madera aserrada para construcciones.

Los carruajes y otros vehículos son también artículos importantes, y entre ellos se deben incluir los carros de ferrocarril, cuya importación ha crecido de $166,324 en 1895, á $959,494 en 1896.

Otros artículos que merecen especial mención, tanto por el valor que representan como por el aumento que ha tenido su importación, son, en el orden de su importancia, los siguientes: cemento, baldosas, ladrillos refractarios, cobre, bronce, hoja de lata, loza de barro,

cristalería y efectos de cuero, todos los cuales representaron en 1896 un valor de $3,668,411, contra $2,048,247 en 1895.

Hubo un cambio notable en la naturaleza de las exportaciones de Méjico en 1896, pues se observó una diminución de cerca de 50 por ciento en el café, miéntras que aumentó mucho la exportación de plata y oro, así como la de palos tintóreos, cobre, madera de ebanistería y tabaco. Esto no solamente compensó la baja causada por el café, sino que fué más allá. Los datos oficiales sobre el total de las exportaciones hacen subir éstas á $2,197,000 más que en el año anterior. Los productos de las minas constituyen, como siempre, una gran parte de las exportaciones, habiendo ascendido entre oro, plata, cobre, y plomo al 70 por ciento del total. La explotación de minas de oro ha despertado gran interés y muchas minas nuevas se están beneficiando en los estados de Oaxaca, Méjico y Sonora. Cerca de 85 por ciento de todo el oro exportado es en forma de barras, y el resto consiste en monedas pequeñas y algunos minerales auríferos, enviados en su mayor parte á San Francisco para ser allí beneficiados.

En 1896, el valor de la plata exportada de Méjico fué mucho mayor que en ningún otro año, habiendo alcanzado, al tipo medio del cambio durante este año, un valor de $30,692,694. De esta cantidad, el 31 por ciento consistió en moneda de plata mejicana, y el 20 por ciento fué exportado en la forma de minerales y sulfuros para ser beneficiados en los Estados Unidos, Alemania é Inglaterra.

El 48 por ciento fué exportado en forma de barras, tanto de plata pura, como de las conocidas en los Estados Unidos con el nombre de plata de baja ley, ó sea plomo argentífero, tal como sale del horno de fundición y antes de ser refinado.

La industria de la fundición en Méjico ha progresada mucho en los últimos años, especialmente en cuanto al beneficio económico de minerales, y es probable que cada año será menor la cantidad de minerales enviados al extranjero. El gran desarrollo que ha tenido la explotación de minas de plata, á pesar del bajo precio de este metal en el extranjero, se debe en mucho al hecho de que enormes cantidades de minerales, que no son bastante ricos para soportar el costo tan alto de la reducción por medio del método imperfecto que se emplea en la mayor parte de las pequeñas

regiones mineras, pueden ser transportadas para su beneficio á alguno de los talleres de fundición que se encuentran en la parte central y setentrional de la República. El movimiento de carga que esto ha producido, y que asciende á varios centenares de miles de toneladas por año, ha sido de gran provecho para los ferrocarriles.

La cosecha de henequén en 1896 fué grande, y se exportaron 4,800 toneladas más que en el año precedente, pero como el precio del artículo había bajado, el valor que se obtuvo, en vez de ser más grande, fué menor.

El precio de la fibra de agave también sufrió una baja, pero esto fué más que compensado con el gran aumento en la exportación de la misma, que en 1895 fué de 3,599 toneladas, con un valor de $291,469, y en 1896 de 7,879 toneladas, con un valor de $368,545.

El zacatión, por otra parte, aumentó considerablemente en precio, pues de algo menos de $131.22 la tonelada, pasó á más de $155.52. También aumentó la cantidad exportada.

El café bajó notablemente, tanto en la cantidad producida como en su precio. El cobre subió algo, tanto en cantidad como en valor, y en cuanto los palos tintóreos, el precio fué, en lo general, mayor que en 1895, habiendo aumentado notablemente la cantidad que se exportó.

La exportación de animales vivos, aunque tres veces mayor que en 1894, fué inferior á la de 1895, pues el número total exportado en 1896 fué de 184,713, incluyendo ganado mayor, ovejas, cerdos, caballos, mulas y asnos.

El plomo ha permanecido estacionario en los dos años de que hemos hablado, salvo un pequeño aumento en su valor.

El precio de las pieles de cabra y de los cueros de buey en el mercado de Nueva York, fué algo más bajo que en 1895, y esto, junto con la gran exportación de ganado vacuno de los Estados del norte de la Repúplica, durante los últimos dos años, explica la baja en el valor de estos artículos en 1896, la cual, sin embargo, no excedió de 10 por ciento.

Aunque los informes que se tienen acerca del tabaco labrado, muestran que la cantidad exportada ha sido aproximadamente la misma durante los dos años, el gran aumento en la exportación de

tabaco en rama, que fué de 1,070,413 libras más que en el año anterior, ha dado por resultado un aumento de $240,016, ó más de 30 por ciento en 1896, en el valor de toda la exportación de tabaco. La creciente escasez del artículo cubano está estimulando mucho la industria mejicana, y hay razones muy fuertes para esperar que dentro de dos ó tres años la exportación de tabaco aumentará considerablemente. El chicle, que necesita de muy poca preparación para ser llevado al mercado, ha atraído considerable atención en estos últimos tiempos, y la exportación en 1896 excedió á la del año precedente en 1,000,000 libras. Sin embargo, á causa de la enorme producción, el precio bajó notablemente.

El valor de las maderas de ebanistería exportadas en 1896, fué de $478,948, contra 328,906 en 1895. El aumento ocurrió principalmente en el cedro.

La cantidad de vainilla exportada ha disminuido considerablemente, pero esta diminución ha sido compensada con la alza en el precio. Otro tanto puede decirse respecto de la exportación de frijoles.

Debido á la creciente demanda de naranjas mejicanas en los Estados Unidos, la exportación de frutas ha aumentado considerablemente, comparada con lo que fué en 1895, y unida á la del azúcar, se observa un aumento de cerca de 40 por ciento en el valor de estos artículos.

NOTA.—Los cálculos que figuran en el informe arriba citado, fueron hechos en moneda inglesa, reducida á moneda americana sobre la base de $4.86 por libra esterlina.

PARAGUAY.

EXPORTACIÓN DE LA NUEZ DEL COCO.

El honorable JOHN STEWART, Cónsul General del Paraguay, ha enviado á esta Oficina un largo informe relativo á la exportación de la nuez del coco, mediante los esfuerzos activos del Banco Agrícola del Paraguay, institución establecida desde hace algunos años y que se dedica exclusivamente á fomentar los intereses agrícolas é industriales del país.

Se ve por este informe, que existen en el Paraguay millones de

cocoteros, cuyo valioso fruto ha comenzado á merecer aprecio hasta en estos últimos tiempos. Con el objeto de averiguar si era practicable el desarrollo de esta industria, el Banco Agrícola ofreció, en 1895, premios al que inventara la máquina más sencilla y barata para la extracción de la almendra del coco. El segundo punto que había que resolver era, el de colocar dicho producto en los mercados extranjeros en competencia con el de otros países. Los primeros ensayos tuvieron buen éxito, y se ha dado principio á la explotación de esta industria con tanta energía que parece seguro que contribuirá al desarrollo de la riqueza de este país tan poco conocido.

En el mes de abril del año corriente, se envió una remesa de cocos á una casa comercial de Lóndres, que la vendió á precios que produjeron un beneficio líquido de $1.69, oro, por quintal. Este ensayo demuestra que el mencionado fruto podría encontrar un buen mercado en los Estados Unidos.

En un informe dirigido al Ministerio de Hacienda, el Consejo de Agricultura dice lo siguiente: "Hay elementos para que el país pueda exportar anualmente millones de libras, teniendo la seguridad de encontrarles inmediata colocación. * * * Un telegrama de una casa de Londres avisa que los cocos del Paraguay se venden en aquel mercado de £11, 5 chelines á £11, 10 chelines la tonelada, por ser muy ricos en aciete. El mercado para dicho artículo no se limita á Inglaterra solamente, pues el Cónsul de la República en Nápoles, Señor Coppin, ha escrito por reiteradas veces al banco, ofreciendo á nombre de un fabricante de aceite italiano, hacer contrato por 10,000 toneladas anuales, más ó menos á £11 por tonelada.

"También ha pedido consignaciones y muestras del artículo nuestro Cónsul en Hamburgo, Señor Wiengreen, creyendo que dicha ciudad ha de ser un buen mercado para el coco."

INMIGRACIÓN Y COLONIZACIÓN.

La ley de inmigración y colonización que actualmente rige en el Paraguay es substancialmente la misma que ha estado vigente desde el 7 de junio de 1881. Se le han hecho, sin embargo, algunas reformas, y, gracias á la atención del honorable John Stewart, Cónsul General del Paraguay en los Estados Unidos, la Officina

de las Repúblicas Americanas ha recibido una copia de esta ley, de la cual sacamos los siguientes datos:

En el artículo 4, que autoriza al Poder Ejecutivo para establecer colonias agrícolas en diferentes partes de la República, se declara que se ha de tener cuidado en escoger solamente aquellos terrenos que son adecuados para la agricultura, prefiriendo los que quedan en las márgenes de los ríos y á lo largo de los ferrocarriles ó en la dirección de sus prolongaciones proyectadas.

El departmento de inmigración podrá llevar del extranjero familas colonizadoras, pero éstas deben constar de tres adultos ó de cinco individuos, incluyendo á los niños, y dichos colonos deben probar que son personas de buena conducta, laboriosas y entendidas en agricultura. Las familias que se encuentran en las condiciones expresadas recibirán gratuitamente del Gobierno:

1°. El importe de pasaje desde el punto de embarque hasta el lugar de su destino.

2°. Mantención por seis meses, prorrogables por otros seis más, en caso de circunstancias extraordinarias de fuerza mayor ú otras causas debidamente justificadas, al establerse en la colonia, así como habitación, útiles de labranza, semillas y animales para el servicio.

3°. Un lote de diez y seis cuadras cuadradas, ó sea mil doscientas áreas, cuyos títulos definitivos de propiedad se le otorgarán después de haber trabajado en él dos años consecutivos.

La ley dispone también que si algunas personas desean adquirir mayor extensión de terrenos, pueden hacerlo, bajo condiciones favorables, en subasta pública, y se estipula que dichos terrenos deben ser conservados cinco años consecutivos bajo cultivo, sin intervalo mayor de seis meses, y no podrá transferirse el derecho de propiedad sobre los lotes antes de cinco años. La tierra así vendida, queda hipotecada al pago de las anualidades. Si alguno de los colonos faltase al pago el día del vencimiento, se le acordará un plazo de seis meses, con el interés del 1 por ciento, y después de este plazo tendrá que abonar, además del interés, una multa de 1 por ciento mensual, y pasados otros seis meses, se procederá á la venta del terreno para cobrar lo que se adeudase al fisco, entregándose al colono el saldo si lo hubiese.

El colono de mala conducta, incapaz ó abandonado, podrá ser

separado de la colonia, previa indemnización de los gastos de población que hubiese hecho, siempre que no pasase de la suma de ochocientos pesos fuertes. En caso de fallecer un colono antes de cumplir los cinco años necesarios para adquirir la propriedad, ésta pasará á sus herederos legítimos, y si no los hubiere, la concesión debe ser entregada á un colono agricultor que reuna las condiciones requeridas por esta ley.

Se harán concesiones gratuitas de nuevos lotes á aquellos colonos que se hallan distinguido por su laboriosidad y aptitudes para el trabajo, pero estas concesiones no podrán exceder de dos lotes á cada persona. En orden á fomentar la colonización, el artículo 26 dice que "todo colono, dentro de los seis años de su establecimiento, tendrá derecho á una prima de diez pesos fuertes por cada mil árboles frutales que acreditare tener en los terrenos de su propiedad." Además, por el artículo 27, se exime al colono extranjero de contribución directa por el término de 10 años.

Los inmigrantes pueden introducir libres de derechos los instrumentos de agricultura, semillas, muebles de uso domestico, armas y otros objetos que traigan para su uso. Se conceden privilegios y condiciones especiales á las compañías y empresas particulares que deseen colonizar, especialmente en cuanto á la transportación de los inmigrantes, por cuenta del Estado, desde el puerto de desembarco al punto de destino.

También se hacen concesiones de terrenos á los inmigrantes agricultores que deseen establecerse en la República fuera de las colonias. Los títulos definitivos sobre estos lotes (de 8,077 piés cuadrados cada uno) serán ortorgados después de que se haya trabajado en ellos por dos años consecutivos, siempre que estén cultivadas las dos terceras partes, á lo menos, del lote concedido, y tengan 100 plantas de café. Los colonos gozarán además de los siguientes privilegios: Ser alojados y mantenidos á expensas de la Nación durante los cinco días siguientes á su desembarco; ser trasladados, por cuenta de la Nación, al punto de la República donde deseen fijar su domicilio; é introducir libres de derechos las prendas de uso, muebles de servicio doméstico, instrumentos de agricultura y útiles del arte ú oficio que ejerzan, y un arma de caza por cada inmigrante adulto.

El Gobierno nombrará intendentes que posean el idioma del país y el de los habitantes de la colonia. Dichos funcionarios

pondrán en posesión á los inmigrantes de los lotes que les correspondan, velarán por la seguridad de la colonia, llevarán el censo de la misma, incluyendo datos estadísticos acerca de las condiciones agrícolas, etc., y darán á los colonos todos los informes y consejos que hayan menester.

PERÚ.

DATOS ACERCA DE LAS LEYES DE MINERÍA.

El Ministro del Perú en Lóndres, Señor Don José Canevaro, ha escrito últimamente una comunicación en la que interpreta las leyes que versan sobre concesiones de propiedades mineras en el Perú, de la manera siguiente:

Las leyes de minas vigentes en el Perú solamente conceden á cada minero siete pertenencias, pero una ley reciente faculta al Gobierno para otorgar, si lo tiene á bien, un número extraordinario á compañías mineras, según la importancia de éstas. En vista de que muchas personas solicitan concesiones extraordinarias y no toman posesión de las minas, el Gobierno ha resuelto, por decreto de 22 de mayo, que las personas que solicitan más de siete minas en terrenos auríferos, deben depositar de 200 á 500 soles en la Tesorería. Esta cantidad les será devuelta tan luego como se haga la escritura de concesión, y por tanto, no tiene el carácter de un impuesto, sino simplemente el de un depósito temporal. Además, los mineros que solamente toman siete minas ó menos, no hacen depósito alguno y les basta declarar, lo cual es justo, que respeterán las nuevas leyes de minas que el Congreso pueda emitir, según se establece en otro decreto supremo de las misma fecha.

DEPÓSITOS DE PETRÓLEO EN LA COSTA.

Mr. Horace N. Wilson, de North Cambridge, Mass., ha dirigido á esta Oficina una comunicación acerca de este asunto. Este caballero acaba de regresar de la costa setentrional del Perú, donde se encuentran los depósitos de petróleo.

Segun la opinión de Mr. Wilson, hay en la actualidad más de noventa fuentes de petróleo en explotación en el distrito de Zorritos, y todas prometen mucho. La producción es mayor ahora que en cualquiera otra de las épocas pasadas, y el petróleo se exporta tanto para el norte como para el sur, surtiendo de dicho artículo los mercados del Ecuador, del Perú y de Chile. El producto es de superior calidad, y se prepara en los talleres un aceite refinado muy bueno para alumbrar. Los vapores costaneros

y las locomotoras en algunos de los ferrocarriles del Perú usan dicho petroleo como combustible.

VENEZUELA.

MUELLAJE EN MARACAIBO.

El Cónsul de los Estados Unidos, Mr. E. H. PLUMACHER, ha informado al Departamento de Estado de que los muelles de Maracaibo están terminados, y de que el edificio de la aduana se halla casi concluido. El Cónsul mandó una copia de la nueva tarifa de porte, etc., en Maracaibo, la cual es como sigue:

Importación.—Por recibir en el muelle, conducir á la aduana, arrumar en sus depósitos, trasladar de ellos al salón de reconocimientos, pesar y reconocer en él, llevar á los almacenes del comercio y arrumar allí las mercaderías, frutos, productos y demás efectos procedentes de puertos extranjeros y de puertos venezolanos que estén fuera del Lago de Maracaibo, 1 bolívar y 25 céntimos par cada 100 kilogramos de peso bruto.

Por recibir y despachar en el muelle, conducir á los almacenes del comercio y arrumar allí las mercaderías, frutos, productos y demás efectos procedentes de los puertos del Lago de Maracaibo y de los ríos que desembocan en él, 65 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Exportación.—Por recibir en los almacenes del comercio, conducir al muelle y pesar y arrumar allí las mercaderías, frutos, productos y demás efectos destinados á puertos extranjeros y á puertos venezolanos de dentro y fuera del Lago de Maracaibo, 65 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Importación de tránsito para Colombia.—Por recibir en el muelle, conducir á la aduana, pesar y reconocer en ella y arrumar en sus depósitos de tránsito las mercaderías, frutos, productos y demás efectos, cualquiera que sea su procedencia, 90 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Por conducir de los depósitos de tránsito de la aduana al muelle y arrumar allí los mismos efectos arriba mencionados, 30 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Equipajes.—Por recibir en el muelle, conducir á la aduana, despachar en ella y llevar al domicilio del dueño los bultos de equipaje que se importen, así:

	Bolívares.
Por cada bulto que pese hasta 20 kilogramos	0. 50
Por cada bulto que pese de 21 á 70 kilogramos	1. 00
Por cada bulto que pese de 71 á 100 kilogramos	2. 00

Los bultos que pesen más de 100 kilogramos pagarán cincuenta céntimos de bolívar por cada 50 kilogramos de exceso. Todos pesos brutos.

Los precios indicados son por los equipajes que se lleven á casas que estén en la parte céntrica de la ciudad; y cuando deban ser conducidos á lugares más distantes, se ajustará con el dueño el valor del acarreo.

Cuando por conveniencia de los dueños ó consignatarios no sea la caleta la que acarree los cargamentos que se importen ó se exporten y los equipajes que se importen una vez despachados por la aduana, la caleta cobrará la mitad del acarreo correspondiente.

Cuando por convenienca de los dueños ó consignatarios, y con anuencia del Gobierno Nacional ó de la aduana, se efectúen trasbordos de mercaderías, frutos, productos y demás efectos, la caleta cobrará la mitad del impuesto respectivo. Se exceptúan los frutos menores, las maderas en bruto, los cuernos, los huesos, las pezuñas y las cortezas, semillas y maderas de tinte.

Los dueños, consignatarios y embarcadores de maderas, cortezas y semillas de tinte, de frutos menores, de maderas en bruto, de cuernos, de pezuñas y de huesos, que se importen de las costas del lago de Maracaibo y de los ríos que desembocan en él, y que se exporten para el extrangero y para puertos venezolanos de dentro y fuera del lago de Maracaibo, quedan en libertad de hacer ó no hacer uso de la caleta para el acarreo de dichos artículos.

Cuando la caleta haga algún trabajo que no sea de los estipulados en esta tarifa, el precio de él será ajustado previamente, entre el interesado y el administrador de la caleta.

Para evitar las difficultades en la liquidación y contabilidad, toda importación ó exportación menor de 100 kilos se cobrará como de 100 kilos.

PRODUCTOS AGRÍCOLAS.

La siguiente información relativa á las riquezas agrícolas de Venezuela, ha sido tomada de un informe del vice-Cónsul francés en Caracas, publicado en un número del *Moniteur Officiel*, de fecha reciente.

Venezuela produce una clase de vainilla silvestre, llamada "vainilla lutescens," pero la que generalmente se conoce en el comercio es la aromática, "vainilla planifolia." El cultivo de esta planta no ha sido fomentado todavía en gran escala. La vainilla de Venezuela, lo mismo que la de Méjico, crece muy bien en los ricos terrenos vegetales de los estados de Falcón, Lara, Bolívar, Bermúdez y Zamora. Los datos estadísticos oficiales no hacen referencia á la cantidad exportada ni á la producción del país.

La sarrapia ó haba tonga se encuentra silvestre en casi todos los bosques bañados por el Orinoco ó sus afluentes. El arbusto que produce ésta fruta se llama "dipterigx odorata" y empieza á dar al tercer año; las semillas, que son largas y negras cuando están secas, tienen un perfume especial muy oloroso, y algunas personas las usan para comunicar fragancia al tabaco. Casi toda la cosecha de sarrapia de Venezuela se exporta por Ciudad-Bolívar á Ham-

burgo y á Nueva York. Durante el año económico de 1895 á 1896, se exportaron 2,629 fardos, con peso de 211,319 kilogramos, y con un valor de 1,415,668 bolívares.*

El procedimiento generalmente adoptado para recoger las habas tongas ha ocasionado la destrucción de las plantas, y el Gobierno se ha visto obligado á tomar precauciones para proteger los "sarrapiales" sembrados en sus terrenos. Últimamente se han otorgado concesiones de terrenos públicos en el distrito de Caura, para el cultivo de dicha planta.

El extracto resinoso de copaiba se saca de la "copaifera officinalis," conocida aquí con el nombre de "cambima" ó "cambimba." Sale del árbol en la forma de un aciete negro de un olor muy agradable. Este árbol se encuentra silvestre en los bosques del Orinoco, en los de la parte oriental de Venezuela y á orillas de las lagunas formadas por el lago de Maracaibo. La exportación del aceite de copaiba ascendió, de 1895 á 1896, á 17,716 kilogramos, con un valor de 43,220 bolívares. Más de una tercera parte fué enviada á los Estados Unidos.

La goma elástica abunda en los bosques de la parte oriental de Venezuela y principalmente en las grandes florestas del Orinoco. La extracción de la goma elástica, que hasta ahora se ha hecho de una manera primitiva, ocasiona la rápida destrucción de esta fuente natural de riqueza, y el Gobierno ha tenido que adoptar medidas muy estrictas para la preservación de los árboles, y en la actualidad se extrae el fluido sin destruirlos.

La goma elástica más valiosa es aquélla en cuya composición entra el jugo de la "hevea brasiliensis" y del "mimusopo globosa." Estas dos especies abundan en los bosques de Venezuela. Estos productos, así como otros que se encuentran en el país, cerca de la frontera del Brazil, tales como las fibras de palmas usadas para hacer escobas, y las nueces del Río Negro, con frecuencia llamadas nueces brasileñas, se consideran indígenas de este país y se exportan por el puerto de Pará. En 1895 y 1896 la cantidad de goma elástica exportada por Ciudad Bolívar y por Maturín ascendió á 65,332 kilogramos, con un valor de 324,041 bolívares. Según el informe del Ministro de Hacienda, correspondiente á 1897, se exportaron también 143,323 kilogramos de gutapercha, con un

*El bolívar vale como 20 centavos.

valor de 179,688 bolívares. Las incisiones pueden comenzar á hacerse en los árboles que producen la goma elástica cuando tienen tres años de edad. El número de estos árboles en Venezuela no se puede calcular ni aproximadamente. Lo que cada uno produce varía considerablemente, pero no pasa de una libra.

Á fin de contestar de antemano las numerosas preguntas que dirigen las personas que desean dedicarse á esta industria, conviene manifestar que á los trabajadores se les paga en el país de tres á cuatro bolívares al día. Tratándose de la goma elástica y de las habas tongas, no se acostumbra trabajar á jornal, sino que á cada peón se le paga según la cantidad y calidad de los productos que recoge. Durante la cosecha, muchos de los habitantes de las aldeas alrededor de Ciudad Bolívar y de Maturín, se van á los bosques y permanecen allí por algún tiempo. Después regresan á las poblaciones para limpiar y vender los frutos que han recogido.

COMERCIO MISCELÁNEO

REPÚBLICA ARGENTINA.

Exportaciones Agrícolas. Si se comparan las exportaciones de la República Argentina durante el primer semestre del año de 1897 con las del período correspondiente de 1896, se observará un aumento considerable en el valor de las mismas, tratándose de algunos artículos, tales como lana, heno, carne de vaca y carnero conservados en hielo. La lana exportada en 1896 ascendió á 127,357 toneladas; en 1897, á 143,851 toneladas, lo cual representa un aumento de 16,494 toneladas, valoradas en $3,516,619. El heno aumentó de 57,286 toneladas en 1896, á 62,456 toneladas en 1897. Este aumento de 5,170 tonelades representa un valor de $60,027. En la carne de vaca y en el carnero conservados en hielo, el aumento fué de 569 y 142 toneladas, respectivamente.

Cosechas Futuras. Los últimos informes fidedignos que se han recibido acerca de las cosechas en la República Argentina, son muy halagadores. Los temores que se abrigaban á causa de la sequía y de las langostas, que ocasionaron muchas pérdidas en el país durante el último año, han pasado, y lo único que ahora que se teme son las heladas. Se cree que este peligro no es inminente, debido á que los cereales han crecido ya bastante. Se ha sembrado de trigo, maíz, y linaza un área extraordinariamente grande: 1,000,000 hectáreas en la provincia de Santa Fé, 370,000 en la de Buenos Aires, 290,000 en la de Córdoba, 220,000 en la de Entre Ríos, y en otros provincias 120,000, lo cual da un total de 2,000,000 hectáreas. Se calcula que se recogerán 20,000,000 de hectolitros de trigo. Deduciendo lo que se consume en el país y

lo que se deja para la siembra, quedan para la exportación 1,000,000 de toneladas, con un valor de cerca de 7,000,000 de libras esterlinas. Se considera que la linaza producirá como 2,000,000 de libras esterlinas.

NOTE.—Un hectólitro equivale á 2.838 bushels, y una hectárea á 2,471 ácres.

BRASIL.

Exportación de Goma Elástica.

Se anuncia oficialmente que la exportación de goma elástica de la región del Amazonas, ascendió, en el mes de agosto último, á 1,800,456 kilogramos. Cerca de la tercera parte de esta cantidad (636,258 kilogramos) fué enviada á los Estados Unidos, y 372,200 kilogramos fueron remitidos á puertos europeos.

CHILE.

Fábrica de Clavos y de Alambre.

Por informes recibidos recientemente de Valparaíso, se sabe que un representante de un sindicato francés se encuentra ahora en Chile, con el objeto de establecer en aquella ciudad una fábrica, en gran escala, de clavos y de alambre.

Circunstancias Favorables para la Industria.

En un informe que ultimamente dirigió á su Gobierno el encargado de negocios de Francia en Santiago, indica cuales son las industrias que en Chile reportarían ganancias á los que á ellas se dedicaran. Dice que la fabricación de tejidos, la de ropa, calzado y productos alimenticios, así como la manufactura de artículos de hierro, de cuero y de plata, presentan grandes ventajas al capital extranjero.

MÉJICO.

Valor de las Importaciones.

El Ministro de Hacienda del Gobierno mejicano, Señor LIMANTOUR, ha emitido una circular sobre el valor de las mercancías que están para introducirse en Méjico, basando el cálculo en las facturas consulares. Se excita á los cónsules para que envíen al Ministerio un informe sobre el valor de las mercancías y acerca de la reducción en los precios que se supone ha sido hecha en las facturas. Se avisa á los comerciantes que envían mercancías á este país, que el sistema de presentar los precios como menores de lo que realmente son, aprovecha de poco á los consignatarios, porque los derechos de importación no se cobran ad valorem.

Desarrollo Agrícola é Industrial.

La cosecha de algodón en Méjico para 1897 ha sido calculada por el Cónsul SIMMONS, residente en Piedras Negras, en 5,000 kilos, y avisa que las de maíz, trigo y frijoles serán también buenas. Los depósitos de carbón de la república se explotan con actividad, y esta industria progresa mucho. La Compañía Carbonera de Fuente saca como 15,000 toneladas al mes y la de Alamo y Coahuila, como 30,000. Estas corporaciones han estado surtiendo de carbón á la compañía del ferrocarril Southern Pacific y ahora venden también á las vías férreas del Pacífico, que están al oeste de El Paso. Dichas compañías carboneras son compuestas de americanos, y el capital invertido en las minas es también americano. Los productos

de los Estados Unidos han aumentado de precio, y algunos de los comerciantes de aquí envían del interior harina, frijoles y azúcar.

Agencia Comercial.

El Presidente Diaz y el Ministro Limantour han otorgado una concesión para el establecimiento de una agencia comercial en Méjico bajo auspicios americanos El Cónsul Donnelly, que es quien informa el Departamento de Estado de este importante acontecimiento, ha dado al asunto su cooperación y apoyo sincero, por considerarlo como un medio de fomentar las relaciones comerciales entre Méjico y los Estados Unidos. La concesión ha sido otorgada al Señor Francis B. Purdie, representante de la Agencia Mercantil de R. G. Dunn & Co., de los Estados Unidos. Dicha agencia tiene ya corresponsales en todas las ciudades importates de la república y estará lista para dar principio á sus negocios en una ó dos semanas. Una estipulación importante de la concesión es que en ninguna circunstancia el Gobierno mejicano podrá exigir á la agencia que haga conocer la fuente de sus informes.

Explotación de Minas de Oro en Yaqui.

Mineros de experiencia dicen que para obtener buen éxito en la explotación de minas en la región de Yaqui, es preciso proceder, respecto de ciertos puntos, de una manera muy diferente de lo que generalmente se cree. En primer luger, hay que obtener del Gobierno el terreno, lo cual exige algunos gastos. Se comineza por denunciar la mina ante el funcionario correspondiente, el que recibe por esto cierto honorario. También hay una tarifa establecida para lo que hay que pagar al ingeniero que deslinda el terreno, y luego que el deslinde se ha aceptado y el título de la propiedad ha sido otorgado, el solicitante paga $10 por cada pertenencia.* Este pago debe seguir haciéndose cada año, ó el derecho se pierde. Los placeres no se pueden beneficiar por medio de artesas de movimiento, sino que es necesario emplear grandes cantidades de agua para mover los enormes pedazos de tierra que contienen oro, y para esta operación hidráulica hay que disponer de maquinaria perfeccionada y costosa. Si se reune un capital considerable, se pueden encontrar espléndidas oportunidades en esta región, pero los que solo pueden invertir pequeñas cantidades, encontrarán obstáculos inesperados en el desarrollo de sus proyectos.

NICARAUGA.

El Ferrocarril Nacional.

El Señor Paul Weisike, Cónsul de los Estados Unidos en Managua, ha informado últimamente al Departamento de Estado del hecho de que el Gobierno de Nicaragua desea vender el Ferrocarril Nacional de la República. Con este objeto se ha presentado á la Asemblea Nacional un proyecto de ley, preparado por el Presidente Zelaya y el Ministro Matus, y parece que indudablemente será aprobado. Al referirse al dicho asunto, el Señor Weisike manifiesta que es esa una buena oportunidad para el capital y los intereses americanos, y da algunos informes acerca de la situación económica del mencionado ferrocarril. La vía está hipotecada en Inglaterra á los tenedores de bonos de la deuda nacional por la suma de £285,000. El interés sobre esta cantidad se paga con los derechos de exportación impuestos al café. En

* Una pertenencia es un área que mide 100 metros por cada lado.

1896 las entradas del ferrocarril ascendieron á $400,000, plata, y los gastos fueron $310,000 para mantenerlo en servicio. Esta cantidad fué mayor que la que ordinariamente se gasta, debido á las grandes mejoras que se hicieron. La vía ferrea va de Granada á Managua, capital de la República; de allí se atraviesa el lago de Managua hasta un punto llamado Monotombo, donde empieza la otra sección del ferrocarril, que va hasta Corinto. La distancia total es 122 millas.

PERÚ.

La Región de Perené.

Según los informes obtenidos por un viajero que estuvo últimamente en el Perú, la región de Perené excede en riqueza á cuanto la imaginación puede concebir, y ofrece al inmigrante inmensos bosques donde se hallan maderas muy valiosas y excelentes terrenos para el cultivo del café. Un cálculo hecho acerca de la industria de café, demuestra que, invirtiendo de 38,000 á 40,000 soles para establecer el negocio, y con un gasto adicional de 3,100 soles para la explotación, se puede obtener una ganancia neta de 4,910 soles. El café de Perené obtiene un precio más alto que el de Chanchamayo en el mercado de Lóndres, donde el precio de este artículo varía en general de 22 á 110 chelines. El número total de cafetos en esta región es de 1,305,000, y la cosecha se está recogiendo ahora.

NOTA.—El sol equivale en moneda de los Estados Unidos á 0.412 centavos.

Entradas Producidas por el Impuesto Sobre la Sal.

El impuesto sobre la sal, cuyo producto se dedica al rescate de las provincia de Tacna y Arica, ascendió durante los once meses que transcurrieron desde el 1° de agosto de 1896 hasta el 30 de junio de 1897, á la suma de 458,678 soles. Después de deducir los gastos de administración, quedan aún 288,819 soles. El Gobierno espera recibir durante el año de 1897, la cantidad de 400,000 soles. La ley que creó este impuesto fué promulgada el 11 de enero de 1896.

ESTADOS UNIDOS.

Se Exime del Pago de los Derechos de Tonelaje á los Navios Mejicanos.

El 12 de noviembre de 1897, el Presidente de los Estados Unidos expedió un decreto por el cual exime del pago de derechos de tonelaje, impuestos por los Estatutos Revisados de los Estados Unidos, á los buques de vela y á los vapores mejicanos que vengan en lastre, con el objeto de pescar en las costas de los Estados Unidos, ó para llevar pasajeros y malas, ó para cargar ganado, maderas ú otros productos de los Estados Unidos, y que entren á los puertos abiertos al comercio á fin de ser de allí despachados á su destino.

VENEZUELA.

Manteca y Mantequilla.

Según una comunicación recibida en el Departamento de Estado del Cónsul PROSKAUER, residente en Puerto Cabello, y en la cual informa acerca de la introducción de manteca y mantequilla de los Estados Unidos en Venezuela, se ve que el tráfico en estos artícu-

los no recibe la atención que merece. Calcula aquel empleado que de un total de 83,276 kilos importados desde el 30 de junio de 1896 hasta el 30 de julio de 1897, solamente 17,866 kilos fueron de los Estados Unidos. Se consume en gran cantidad la mantequilla danesa, que es lo único que se importa de Dinamarca, pero como se la embarca en Hamburgo, figura como producto alemán. Su precio es de 34½ á 40 centavos por libra, y es muy apreciada por lo bien empaquetada que llega. Desgraciademente, la mantequilla de los Estados Unidos tiene mala reputación en Venezuela, por ir mal empacada y por errores en las facturas. El Cónsul PROSKAUER opina que esto ha motivado las medidas restrictivas sobre exámenes químicos á fin de comprobar la pureza de la mantequilla. Las regulaciones acerca de este particular fueron publicadas íntegras en la página 764 del Boletín de noviembre. Las infracciones de esta ley con el objeto de introducir como pura mantequilla que no le es, no solo se castigará con la confiscación del artículo, sino con el pago de derechos dobles. Gran cantidad de la manteca de puerco que se usa en la Repúblican entra por Puerto Cabello, y se calcula que en el año fiscal de 1896 á 1897 pasaron por aquella aduana 500,117 kilogramos. Este artículo proveniente de los Estados Unidos se encuentra bajo la misma condición que la mantequilla, y á pesar de los deseos que hay por parte de las autoridades de fomentar nuestro tráfico, nada se puede conseguir sino coperan concienzudamente los exportadores.

Exportación de Ganado Vacuno.

El periódico The Panama Star and Herald asegura que una casa brasileña de la ciudad de Pará ha enviado últimamente un representante á Caracas con el objeto de establecer con regularidad la exportación de ganado venezolano al Brasil. Se dice que este agente ha contratado cargamentos mensuales de 800 cabezas de ganado, que deben exportarse alternativamente por Puerto Cabello y por el distrito del Orinoco. Hasta la fecha, la mencionada casa había comprado ganado en la República Argentina, pero es obvio que ganará con el cambio, si se compara la distancia que hay de los puertos argentinos á Pará, en la cual se gastan treinta días de viaje, con la que hay á Puerto Cabello adonde se llega en seis ú ocho días. La casa referida tiene dos vapores equipados especialmente para la transportación de animales. El Star and Herald añade: "Se cree con razón que Venezuela, especialmente el distrito de Aragua, será la fuente de donde la parte norte del Brasil y las Antillas reciban todo su ganado en porvenir no lejano."

Clasificaciones en el Arancel.

El Cónsul PLUMACHER ha escrito de Maracaibo con fechas 8 y 10 de octubre, y ha enviado copias de un decreto del Ministerio de Hacienda en que se dan las clasificaciones de algunos productos extranjeros que se introducen en Venezuela y que hasta ahora habían sido excluidos. Los géneros de algodón mezclados con seda artificial, los tejidos de ramie, y los de algodón mezclado con ramie, figuran en la clase 7', y pagan 5 bolívares por kilogramo (96½ centavos por 2.2046 libras). Los minerales que se emplean en la preparación de gas acetileno aparecen en la clase 7', y son libres de derecho. El tabaco y los cigarillos pagan 4 bolívares por kilogramo, lo que equivale á 77.2 centavos por 2.2046 libras, y los géneros afelpados usados para toallas y sobrecamas, se encuentran en la clase 5ª y pagan 24 centavos por 2.2046 libras.

Agricultores en Venezuela.

El Cónsul Proskauer, en una comunicación reciente al Departamento de Estado, dice que Venezuela ofrece mayores ventajas á los agricultores americanos que á cualquiera otra clase de personas. Al expresar esta opinión, aconseja á los agricultores que deseen trasladarse á Venezuela, que no vayan solos ó simplemente acompañados de sus familias, sino que formen pequeñas colonias con comunidad de intereses. Habla con entusiasmo de la salubridad del clima y de lo fértil del suelo, y sostiene que en la vecindad de Puerto Cabello se obtienen tres cosechas al año por término medio, las que varían según la altura á que se hallan los terrenos. El cacao, el café y los cocos crecen en las regiones bajas, el tobaco en las que se encuentran á una elevación media y el trigo en las más altas.

Cultivo del Henequén.

Mucho interés se ha desarrollado últimamente en Venezuela relativamente al cultivo del henequén, y los agricultores sostienen que han producido una planta que da fibra más fina y por consiguiente más valiosa que el artículo méjicano. Para la explotación de esta industria se ha introducido en el país maquinaria moderna de la clase más perfecta, y así se ahorra el costo de transportación de la materia prima, al mismo tiempo que se aprovecha lo barato del trabajo. Como el consumo en el mundo de este artículo se calcula en 2,000,000 de toneladas al año, con un valor de $110 la tonelada, por término medio en los mercados europeos, es evidente que este tráfico es de mucha importancia.

EL RAMIÉ.

Su Cultivo y Manufacturas.

Debido á la excesiva producción y consiguiente bajo precio del azúcar de caña, los agricultores de la América del Sur y las Antillas se han visto en la necesidad de buscar una nueva industria á que dedicar con más provecho sus trabajos y sus terrenos, y en tales circunstancias se les ha presentado el cultivo del ramié.

Vastos experimentos han demostrado que esta planta puede darse en abundancia y á muy pequeño costo en varias partes de Méjico, América Central y del Sur. Hasta el presente, la producción del ramié, en una escala proporcional á su valor y rendimiento probable, ha sido obstaculizado por la falta de maquinaria apropiada al descortezamiento y desgome de la fibra, de modo que pudiera competir con la fibra preparada á mano, importada de la China. Experimentos concluyentes llevados á cabo en la Isla de Jamaica recientemente, han mostrado que la máquina de Mr. Macdonald realiza aquellas operaciones de manera satisfactoria.

Según el Gleaner, periódico que se publica en Kingston, se ha organizado una compañía bajo el título de "Jamaica Fibre Company, Limited," cuyo objecto es cultivar el ramíe en grande escala y preparar la fibra para el mercado.

Los nombres que figuran á la cabeza de esta asociación, según el Gleaner, son sobrada garantía del éxito de la empressa.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIAO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

VOL. V. DEZEMBRO DE 1897. No. 6.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS.—VI.*

A COSTA OCCIDENTAL DA AMERICA DO SUL.

No BOLETIM do mez de Novembro, mostrou-se que o desenvolvimento commercial da costa septentrional da America do Sul, era influenciado pelas mesmas condições que, em maior ou menor gráo, são applicaveis ao Mexico, á America Central e ás Antilhas. A situação geographica destes paizes os põe em communicações mais estreitas com os Estados Unidos do que com qualquer nação europea, e as unicas vantagens que a Grã Bretanha, a Allemanha e a França, por exemplo podem obter na concurrencia com os Estados Unidos são puramente artificiaes, e se reduzem a um estudo mais cuidadoso de certos mercados, a fretes mais baratos, a creditos mais longos e a facilidades bancarias melhor organisadas Não é assim quanto á costa occidental da America do Sul. Os fretes dispendiosos através do isthmo de Panama e a inconveniencia e custo do transporte de mercadorias para os navios de cabotagem, contribuem para tornar a viagem da Europa por via do Cabo Horn mais barata do que a da costa do Atlantico dos Estados Unidos por via de Panama. Este facto dá outro

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no BOLETIM de Julho de 1897.

argumento poderoso em favor da construcção do Canal de Nicaragua sob auspicios americanos.

Ha tres portos importantes na costa occidental da America do Sul, a saber: Guayaquil no Equador, Callão no Peru, e Valparaiso no Chile. As distancias que seriam economisadas pelos vapores que navegassem de Nova York para estes portos por via do Canal do isthmo, comparadas com as por via do Cabo Horn, como se mostrou no mappa do Canal de Nicaragua publicado no Boletim Mensal de Setembro ultimo, são as seguintes: a Guayaquil, 7,073 milhas; a Callão, 5,896 milhas; a Valparaiso, 3,426 milhas. As distancias que seriam economisadas pelos navios a vela, são muito maiores porque, dando a volta ao Cabo Horn, têm de fazer uma viagem mais comprida do que os vapores. A extremidade oriental do Canal de Nicaragua sendo de 2,000 a 3,000 milhas mais proxima a Nova York que a Liverpool, Hamburgo ou ao Havre, a construcção do canal daria grande vantagem aos Estados Unidos na concurrencia para o trafico da parte occidental da America do Sul. Agora a distancia de Nova York e Liverpool (por via do Cabo Horn) a Guayaquil, Callão, e Valparaiso é quasi a mesma.

As republicas da America do Sul que estão situadas na costa do Pacifico ou adjacentes a ella, são a Bolivia, o Chile, a Columbia, o Equador e o Peru. Já tratou-se da Republica de Columbia no artigo desta serie intitulado "A Costa Septentrional da America do Sul," que foi publicado no Boletim de Novembro, devido ao facto de que seus principaes portos e centros commerciaes se encontram naquella parte do seu territorio contiguo ao Mar das Antilhas. Com a excepção do Peru, todas estas republicas foram descriptas no primeiro volume do Directorio Commercial das Republicas Americanas, que acaba de ser publicado. Está-se preparando este livro com tanto trabalho e cuidado que deve fazel-o considerar como autoridade em todo o mundo ao tratar-se do commercio latino-americano. Nesta obra se dá uma descripção circumstanciada do seu trafico e industrias, segundo os relatorios officiaes mais recentes, junto com uma grande variedade de dados bem aproveitados relativos aos costumes e condições commerciaes, tarifas, regulamentos de portos, leis de patente, systemas bancarios e monetarios, facilidades de transporte, direitos de estrangeiros, etc. Os seus recursos naturaes mostram-se immensos, e até

agora tão pouco desenvolvidos que offerecem grande proveito a capitaes e emprezas logo que estes conhecerem sua importancia.

O trafico dos Estados Unidos com a costa occidental da America do Sul durante os ultimos dous annos fiscaes findos a 30 de Junho de 1897, vê-se pelas tabellas seguintes publicadas pela Repartição de Estatistica do Ministerio da Fazenda dos Estados Unidos, como segue:

A costa occidental da America do Sul.

	Importação.		Exportação.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	Dollars.	*Dollars.*	*Dollars.*	*Dollars.*
Bolivia	.....	.....	21, 907	7, 787
Chile	4, 709, 017	3, 792, 434	3, 431, 808	2, 578, 911
Equador	763, 643	566, 526	689, 416	734, 868
Peru	712, 696	722, 089	999, 381	1, 108, 436
Total	6, 185, 356	5, 081, 049	5, 142, 512	4, 430, 002

America do Sul.

Total	108, 828, 462	107, 389, 009	36, 297, 671	33, 768, 493

Da tabella precedente pode-se ver que o trafico dos Estados Unidos com esta parte da America do Sul faz uma pequena parte do total do trafico com este continente. Tambem é de lamentar que a totalidade das importações destas Republicas nos Estados Unidos e das exportações dos Estados Unidos para ellas diminuiram muito durante o anno passado. Esta diminuição foi quasi inteiramente no trafico com o Chile, montando a $900,000 nas importações, e a $852,000 nas exportações. No Equador, ao passo que houve uma diminuição de $200,000 nas importações dos Estados Unidos, as exportações deste paiz mostram um augmento de cerca de $50,000. O Peru, ao contrario, mostra um augmento nas importações e exportações, quanto ao trafico dos Estados Unidos. Este paiz comprou do Peru no anno corrente, $10,000 mais de mercadorias que em 1896, e suas vendas augmentaram em $109,000. Não se pode duvidar que a conclusão do Canal de Nicaragua, assegurando aos commerciantes dos Estados Unidos transportes mais rapidos e fretes mais baratos do que seus concur-

rentes europeos poderiam obter, seria seguida promptamente de um grande augmento de importações e exportações.

Todas estas republicas offerecem mercados promettedores para as manufacturas dos Estados Unidos, especialmente para as machinas de mineração, instrumentos agricolas, tecidos, roupa feita, botas e sapatos, drogas e remedios patenteados, e uma grande variedade de outros artigos, mas as difficuldades e o custo dos transportes, junto com o costume por muitas gerações de commerciar com os paizes europeos, continuam a desviar a maior parte do trafico da America do Sul para a Grã Bretanha, Allemanha e França. Tomemos, por exemplo, a Bolivia, que apezar de rica em uma grande variedade de productos, que se consomem nos Estados Unidos, este paiz nada importou d'alli nos annos de 1896 e 1897. Naturalmente, as exportações dos Estados Unidos para a Bolivia são de pouca importancia, montando a $21,907 em 1896, e a $7,787 em 1897. Mas a Bolivia consome grandes quantidades de tecidos de algodão e de lã, ferragens, artigos de phantasia, mobilia, etc., e produz grandes quantidades de borracha (parte da qual se vende nos mercados dos Estados Unidos como borracha do Brazil), cacáo, café, quina, lã, couros e pelles, prata, cobre e estanho. As riquezas mineraes da Bolivia são grandes.

Suas minas de prata figuram entre as mais ricas do mundo, e apezar de grandes difficuldades de transporte, por causa da natureza montanhosa do paiz e da falta de estradas de ferro, têm sido exploradas com bom exito. Tendo uma area de cerca de 780,000 milhas quadradas, com terras muito variadas e ricas em mineraes e madeiras valiosas, e offerecendo vastos campos fertis para a cultura do café, cacáo, tabaco, e outros productos tropicaes e semi-tropicaes, que encontram bom mercado em toda a parte, a Bolivia tem uma população menor de 2,500,000. Este facto basta para mostrar as possibilidades que esperam capitaes e emprezas, e o campo promettedor que a Bolivia offerece para o desenvolvimento das industrias e do commercio. A Allemanha comprehendeu ha muito tempo as possibilidades do paiz, e agora influe poderosamente no seu commercio de exportação e importação, com prejuizo, de certo, dos Estados Unidos e todos os outros paizes.

O Equador apresenta a mesma condição que a Bolivia nas suas relações com os Estados Unidos, mas o commercio já estabelecido

é consideravel, montando no anno passado a $566,526 nas exportações para os Estados Unidos, e a $734,868 nas suas importações. Mas o Equador, como a Bolivia é um paiz pouco desenvolvido a respeito dos Estados Unidos, não obstante os grandes recursos naturaes, e procura de muitas classes de manufacturas, que o exportador europeo está sempre prompto a supprir. Como a Bolivia, é rico em mineraes e deficiente em facilidades de transporte, possuindo uma só via-ferrea. Encontram-se ouro, prata, cobre, ferro, chumbo e carvão de pedra em toda parte do paiz e o petroleo abunda na costa perto de Guayaquil. A grande variedade do solo e do clima abre muito campo para a cultura dos productos agricolas, incluindo o cacáo, canna de assucar, algodão, arroz, tabaco e fructos tropicaes, bem assim como os cereaes e legumes da zona temperada.

Os mattos produzem em abundancia quina, páos de tinturaria, gomma elastica e valiosas madeiras. Apezar dos incentivos que se offerecem ao commercio, as importações dos Estados Unidos têm diminuido de $816,484 em 1894 a $566,526 em 1897. As exportações para os Estados Unidos tambem têm diminuido de $761,198 em 1894 a $734,868 em 1897. É preciso confessar que o commercio do Equador com os Estados Unidos durante os ultimos annos é pouco animador, mas a diminuição é devida provavelmente ao facto de que não se têm aproveitado as circumstancias existentes e não a que o Equador prefera negociar com as nações europeas. Aqui, como em toda parte da America do Sul, o commercio com os Estados Unidos sómente poderá ser desenvolvido quando, depois de um estudo cuidadoso das condições locaes, se introduzirem o capital e o espirito de empreza americanos. Os Estados Unidos tomam o primeiro lugar na introducção de ferragens, fechaduras, pregos, instrumentos, etc., assim como generos de algodão, cereaes, banha, viveres, oleo de caroço de algodão, malt e lupulo para cerveja. Sem duvida esta lista podia ser muito augmentada si fizermos esforços semelhantes aos que fazem os exportadores europeos.

O Chile differe da Bolivia e do Equador em que possue mais estradas de ferro e melhores vias de communicação industrial e commercial. Fallando economica e politicamente, o Chile é uma das Republicas mais progressivas da America do Sul, e se asse-

melha mais que nenhuma outra aos Estados Unidos, no ponto de vista do commercio e da industria. Por conseguinte, parece natural que as relações commerciaes dos dous paizes fossem mais estreitas e lucrativas; mas a posição geographica do Chile, na falta de uma via barata de communicação pelo isthmo de Panama, como a que um canal offereceria, o colloca a igual distancia dos Estados Unidos e dos portos europeos por via do Cabo Horn, e o facto de que a Grã Bretanha e a Allemanha tomam a maior parte do seu principal producto de exportação, nitrato de soda, dá como resultado que este paiz trafique principalmente com as nações europeas.

A isto deve-se accrescentar a indifferença que os exportadores dos Estados Unidos têm mostrado em comparação com os esforços activos e incessantes de seus rivaes europeos. Ao total das importações do Chile, que são no valor de mais de $40,000,000, a Grã Bretanha contribue com quasi a metade. A Allemanha vem em seguida, e os Estados Unidos occupam o terceiro lugar, que obtiveram da França em 1894. Os Estados Unidos importaram do Chile no anno passado $1,200,000 de mercadorias mais que lhe exportaram, e assim é que se deve esperar que as manufacturas americanas encontrem alli maior consumo no futuro.

De todos os paizes sul-americanos, o Peru é um dos mais interessantes para o povo dos Estados Unidos, porque sua historia romantica foi escripta por um dos primeiros auctores americanos, Prescott, e porque, outro filho seu, Henry Meigs, ligou seu nome á construcção da estrada de ferro de Oroya, hoje conhecida com o nome da Estrada de Ferro Central do Peru, e que é uma das obras de engenharia mais notaveis dos tempos modernos. As riquezas argicolas e florestaes do Peru são muito semelhantes ás da Bolivia e do Equador, e podem servir de base á prosperidade nacional. Mas o que chama mais a attenção para o Peru são suas minas, porque este paiz tem sido, desde a epoea da conquista hespanhola, um dos primeiros productores de metaes preciosos.

Diz-se que se encontra o ouro em toda parte do Peru, e não obstante as minas deste metal terem sido exploradas durante seculos, contribuindo para a riqueza do mundo, é provavel que existem ainda neste paiz regiões auriferas, que, exploradas segundo os methodos modernos, rivalizem com as de Klondyke, sem incorrer nos perigos e nas difficuldades que se encontram nas terras arcticas.

A exploração de minas de prata tem sido nos ultimos annos a industria principal do Peru, mas encontram-se tambem chumbo, cobre, estanho, enxofre, asphalto e gesso. O potroleo abunda e se crê que chegará a ser uma industria consideravel. Ha no Peru quasi todos os elementos necessarios para uma prosperidade commercial e industrial, mas neste paiz como em todos os outros da America do Sul, falta o capital para a exploração das riquezas naturaes e para a construcção de estradas de ferro que o ponham em contacto com o mundo.

O Governo do Peru celebrou em 1890, com um syndicato de capitalistas inglezes, conhecido com o nome de corporacão peruana, um arranjo para a liquidação da divida nacional, para o que arrendou, pelo prazo de 66 annos, todas as estradas de ferro do Estado á dita corporação, e lhe concedeu navegação livre no lago Siticaca, uso dos molhes e docas em certos portos, assim como outros privilegios, incluindo o direito de explorar minas situadas ao longo das vias-ferreas e concessões de terras para immigrantes. As relações do Governo com esta corporação tem sido assumpto de muitas controversias e mais tarde ver-se-ha o resultado practico que darão quanto ao desenvolvimento do paiz. É natural suppôr que estreitarão as relações commerciaes com a Grã Bretanha, porque este ultimo paiz envia ao Peru de 60 a 70 por cento das manufacturas que se importam, no valor de $3,500,000 a $5,500,000, quanto aos artigos principaes.

No passado o commercio do Peru com os Estados Unidos foi muito grande, mas desde a guerra com o Chile, que durou de 1879 a 1884, tem diminuido. Antes desta epoca o Peru importou dos Estados Unidos grandes quantidades de trigo, madeiras de construcção, banha, kerosene, conservas em latas, bahús, relogios de parede, machinas de coser, materiaes para estradas de ferro e tramvias, utensilios de casa, cordoalha, lona, etc. O valor total desta importação foi de cerca de $2,000,000 annualmente. Durante o ultimo anno os Estados Unidos venderam ao Peru um pouco mais da metade desta quantia. Aquella Republica não sómente perdeu territorio, mas tem soffrido perturbações internas, como resultado de sua guerra com o Chile, e tudo isto tem prejudicado o commercio e a industria, o que tem contribuido para diminuir o commercio com os Estadas Unidos. Durante os dous

ultimos annos, a perspectiva tem sido mais animadora, e sem duvida o restabelecimento de relações commerciaes corôará os esforços combinados dos exportadores dos Estados Unidos.

O grande problema, porem, não é como os Estados Unidos podem ganhar o trafico que têm perdido na costa occidental da America do Sul, mas crear condições que assegurem um commercio extenso e permanente e attrahir o capital, o espirito de empreza e o trabalho dos Estados Unidos para aquellas vastas regiões, cujas riquezas não estão ainda desenvolvidas. Encontrar-se-ha a solução do problema provavelmente na construcção de um canal maritimo através do Isthmo de Panama, no estabelecimento de linhas de vapores rapidos entre os portos da America do Sul e dos Estados Unidos, na extensão das vias ferreas e nos vigorosos esforços dos commerciantes, capitalistas e fabricantes americanos, que ainda agora seriam lucrativos, e certamente sob novas condições não poderiam deixar de produzir grandes resultados, tanto para a costa occidental da America do Sul como para os Estados Unidos.

Joseph P. Smith

SITUAÇÃO FINANCEIRA NO BRAZIL.—III.*

IV.

DIFFICULDADES E REMEDIOS.

Proclamada a Republica a 15 de Novembro de 1889, a subita mudança de instituições, apezar de vir desacompanhada das perturbações e das scenas de sangue, que de ordinario enlutam as revoluções, causou tal sorpreza e abalo nos circulos politicos e financeiros da Europa que as correntes já estabelecidas de capitaes á procura de emprego no Brazil foram sustadas em seu curso, não só pelos dictames da prudencia, em face de uma situação nova e anormal, mas tambem pela suspeita que despertava em paizes monarchicos o desapparecimento, do dia para a noite, de um Imperio que geralmente se suppunha estavel, e de um

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no BOLETIM MENSAL do mez de Outubro de 1897.

imperante que quasi todos reputavam o mais sabio e o mais liberal do seu tempo.

A prudencia e a propria suspeita eram naturaes. Si nesse momento tivesse surgido á frente do Thesouro da Republica um espiritu amadurecido e conservador, que désse arrhas do seu firme proposito de cuidar das finanças sem outra innovação mais do que debellar o deficit, mascarado com o saldo de emprestimos havia annos, a desconfiança e a suspeita teriam dentro em pouco desapparecido e o credito do Brazil ter-se-hia consolidado.

A facil victoria politica, porém, illudiu os espiritos mais esclarecidos e um dos homens mais notaveis da nova geraçás, aquelle que tinha titulos para ser o HAMILTON da nascente Republica, por um erro de apreciação, que deve ser antes attribuido á cegueira do patriotismo do que ao desprezo dos principios economicos, chegou a convencer-se de que capital era cousa que se podia crear com emissões de papel-moeda inconvertivel, na esperança de que um paiz agricola se transformasse, como em uma mutação de theatro, em paiz manufactureiro, e que tal mudança creasse a capitalização indispensavel á reorganisação das finanças.

Que o paiz vivia da mão para a bocca, dispendendo quanto ganhava, sem economias apreciaveis, era já uma verdade no tempo do Imperio. A producção crescia de anno para anno, os altos preços dos nossos productos mantinham-se; mas desde annos, principalmente desde a emancipação dos escravos, quando a lavoura abandonou a cultura de cereaes e outros artigos que requeriam processos intensivos, para entregar-se quasi exclusivamente á producção do café, á importação de quasi todos os productos manufacturados veio junctar-se a dos proprios generos alimenticios, fazendo pezar contra nós a balança do commercio.

Os theoristas tinham inventado e propagado a idéa de que um excesso da importação sobre a exportação de um paiz provava apenas a riqueza deste, e em quanto o cambio foi artificialmente mantido ao par, o absurdo teve voga impune.

Dada a mudança de regimen e iniciadas as largas emissões de papel-moeda, que aliás por dous annos crearam todas as apparencias de prosperidade, começou a baixa do cambio e o insuccesso das companhias organizadas sem base solida; á orgia das especulações da bolsa succederam as liquidações ruinosas, e a illusão finan-

ceira transformou-se na mais dura realidade e cobriu de ruinas o Brazil inteiro. O papel fiduciario em vez de promover a riqueza nacional, conservando no paiz parte do preço da importação, reduziu de mais de dous terços o poder de acquisição da nossa moeda. Si a isto junctarmos a elevação das tarifas das alfandegas no intuito de proteger indiscriminadamente as industrias viaveis e inviaveis, e a baixa de preços do nosso principal producto de exportação, o café, devida principalmente ao excesso de producção, teremos claramente indicado as causas da presente situação financeira.

Depois do erro de apreciação do Ministro do Governo Provisorio e do insuccesso do seu plano de finanças, si o capital destruido veio augmentar a divida publica, o peior resultado do insuccesso foi a desvalorisação do nosso meio circulante, sem a qual, graças ao crescimento das rendas publicas logo apoz a emancipação das antigas Provincias, estariamos hoje sem deficit.

Effectivamente a receita e a despeza orçadas da Republica foram:

Annos.	Receita.	Despeza.
	Milreis.	*Milreis.*
1889	160, 060, 744	184, 565, 947
1890	195, 253, 406	220, 645, 874
1891	228, 945, 070	220, 592, 463
1892	227, 607, 092	279, 180, 219
1893	259, 850, 981	291, 311, 070
1894	266, 484, 615	370, 668, 341
1895	300, 725, 297	275, 691, 670
1896	331, 174, 400	343, 436, 210
1897	335, 894, 000	329, 112, 753

Cresceram as rendas, mas, tendo-se depreciado a moeda, os onus do Thesouro teem mais do que triplicado, e apezar disso os juros e a amortização da divida publica teem sido sempre ponctualmente pagos.

Eliminada a baixa de cambio, que na opinião da Commissão do Congresso, levanta uma repreza contra a importação e conseguintemente diminue a renda a arrecadar, a presente situação melhoraria immediatamente.

O que se não fez em 1889 pela enganadora apparencia de prosperidade, se está fazendo agora. Basta lêr com attenção os ultimos relatorios dos Srs. Ministro da Fazenda e ex-Ministro da Industria, para se ficar convencido de que vamos entrar no bom caminho.

O primeiro remedio é economia e córte não só nas despezas que podem ser adiadas, como tambem nos vencimentos do funccionalismo publico, para cujo patriotismo o Governo não appellará inutilmente. Uma reducção de 2 a 10 por cento nos vencimentos, conforme a importancia delles, e a arrecadação fiel dos direitos de alfandega bastarão para desde logo equilibrar a receita e a despeza.

A transformação em mònopolio do Estado da venda do café, da borracha e do tabaco, seguindo o exemplo das nações mais civilizadas e bem administradas, proporcionando a sahida dos productos á sua procura nos mercados consumidores, não só crearia recursos immediatos, por meio de poderosas associações, para a agricultura, libertando-a das taxas de usura que paga actualmente, como desde logo valorisaria o nosso principal artigo de exportação, sem receio de competidores, pois em parte alguma do mundo concorrem como no Brazil as condições naturaes que tornam o nosso producto mais abundante e mais barato.

Estamos de facto em posição de dominar os mercados de café, em vez de nos submettermos aos dictames delles; bastaria regular as sahidas do artigo para valorisal-o. E só o café, a borracha e o tabaco podem bastar para por sua valorisação, mudar o curso do cambio.

Estes são, porém, remedios temporarios para a crise. Para dar verdadeira estabilidade ás finanças do paiz, as curas radicaes da situação presente são:

A transformação da cultura quasi exclusiva de um artigo em polycultura, e ao lado da diminuição da exportação de café, o alargamento da producção da borracha, o desenvolvimento das culturas da seda e do algodão; de todos os cereaes, da vinha, da creação de gado, dos productos de lacticinio e da promoção da pesca;

O fomento criterioso de algumas manufacturas com elementos reaes de vida, como a de tecidos de algodão, das conservas de fructas e peixe, dos lacticinios, do cortume de couros e pelles, de calçado, de marcenaria, de artigos de borracha e do preparo incipiente da seda, das fibras vegetaes e outras materias primas, cujo valor pode ser dest 'arte augmentado.

Dirigida a actividade nacional para uma multiplicidade de productos, quer necessarios ao consumo domestico, quer procurados pelos mercados extrangeiros, a balança do commercio voltará a

ser-nos favoravel, a accumulação dos saldos corresponderá ao enriquecimento do paiz, e em poucos annos poderá o Governo completar o resgate do papel-moeda inconvertivel e substituil-o pela moeda metallica, e por notas do Thesouro pagaveis em ouro.

A falta de um systema de bancos como existe na Inglaterra ou nos Estados Unidos, dada a vasta extensão de nosso territorio e a falta de communicações, exige para todas as transacções do commercio a remessa do proprio dinheiro, e poristo ainda por muitos annos a moeda-papel, pela maior facilidade de transporte, terá de figurar em maior proporção do que figura em outros paizes de população mais densa e dotados de meios de communicação mais rapidos.

Nação cheia de recursos naturaes, que apenas requerem direcção judiciosa para maravilharem o mundo com a sua riqueza, não é preciso nenhum esforço sobrehumano para endireitar-lhe as finanças.

Economia nos dispendios publicos, melhor orientação na agricultura e nas outras industrias nacionaes, observancia rigorosa das leis, garantia absoluta de todos os direitos sem o menor privilegio de classes, maior predominio do espirito conservador e menos innovações e planos aventurosos, collocar-nos-hão na posição a que estamos destinados pela fertilidade do nosso solo e indole pacifica de nossa raça.

O rapido progresso dos Estados da União, cujos saldos fariam em pouco tempo desapparecer a divida publica externa do Brazil, si a União tivesse mantido o erroneo systema centralisador do Imperio, ha de em futuro proximo, pelo crescimento da importação, redundar em crescimento consideravel da renda nacional. O augmento da immigração que em 1891 tocou ao maximo de 218,958 immigrantes e em 1895 chegou a 164,598, attestando a existencia de um facto pouco conhecido, isto é, que a immigração, proporcionalmente á população dos dous paizes, é maior para o Brazil do que para os Estados Unidos, demonstra que a solução do problema economico no Brazil dar-se-ha pela mera collaboração do tempo.

Tenho ouvido que os proprios amigos do Brazil e de suas novas instituições receiam que os Estados prosperos venham a desligar-se da União, cujo enfraquecimento será inevitavel com esses desmembramentos. Taes temores são absolutamente infundados. Si as antigas Provincias, victimas da centralisação, nao se separaram do Imperio, é difficil conceber que hoje, convertidas em Estados

prosperos, se lembrem de fazêl-o. Acima dos interesses economicos, estão os laços de raça, lingua e religião, consubstanciados no amor da patria Brazileira, que jamais permittirá o fraccionamento da vasta aggregação.

Como prova deste asserto basta recordar que ainda este anno, quando no sertão da Bahia uma horda formidavel de fanaticos e ignorantes, fortificados em posição quasi inaccessivel, punha em contribuição os esforços do Governo da Republica e lhe dizimava as forças regulares, os dous Estados mais remotos do norte do Brazil, Pará e Amazonas, mandaram ao theatro da lucta os seus corpos de policia, demonstrando assim seu interesse pela defeza da União, isto é, seu amor da patria, grande e indivisa.

Não, uma nação animada por taes sentimentos, tem em si todos os elementos de vitalidade e de progresso.

Salvador Mendonça

COLUMBIA.

CONTRACTO PARA UMA ESTRADA DE FERRO AEREA.

O Honrado Charles Burdett Hart, Ministro dos Estados Unidos junto á Republica da Columbia, remette ao Ministerio de Estado as estipulações de um contracto effectuado entre a Republica e Nicolas Krohne da Allemanha, para a construcção de uma estrada de ferro aerea da cidade de Honda situada no rio Magdalena até Agualarga, que está situada na savana de Bogotá.

Pelas estipulações da concessão, a estrada de ferro deve estar construida e ficar aberta ao serviço publico dentro de tres annos, a contar da approvação do contracto, e deve ser aerea (systema Otto). Concede-se o direito de levantar postes ou sustentaculos da linha nas estradas publicas, com a condição de que não sejam obstaculo para o trafico. Tratando-se de propriedades particulares, o concessionario terá de obter, á sua propria custa, os terrenos necessarios para a estrada e seus accessorios; em caso que o dono da propriedade e o concessionario não possam chegar a accordo, o Governo procederá á expropriação do terreno, devendo o concessionario pagar a somma em que aquelle seja avaliado.

A companhia contractante fica autorisada a construir ramaes para os centros productores do paiz, e estes ramaes deverão gozar de todos os privilegios applicaveis á linha principal. Os trabalhos de construcção da linha principal deverão começar dentro de 18 mezes, a contar da data da approvação do contracto, e a linha deve estar acabada e aberta ao serviço publico, em condição de seguridade e solidez, dentro de tres annos.

O concessionario obriga-se a manter a linha principal e seus ramaes em boa condição, de maneira que em todo tempo, salvo os casos fortuitos, o transporte de malas, passageiros e cargas possa ser feito com a devida rapidez e seguridade. Os preços de transporte serão estabelecidos pela companhia, mas não deverão exceder a 150 marcos * por tonelada, ou seu equivalente na moeda columbiana, sobre as cargas que venham do rio Magdalena á savana de Bogotá. Para o transporte em outras partes da linha uma tarifa proporcional será estabelecida.

A companhia obriga-se a reduzir a tarifa cada cinco annos, depois que a linha estiver aberta ao trafico, e ao fim de dez annos a tarifa será reduzida á metade, ou 65 marcos por tonelada em fretes terminaes; nos ramaes a tarifa de carga será cobrada segundo a distancia que a carga percorrer. As malas do Governo serão levadas livres de despeza, mas toda outra classe de propriedade nacional pagará segundo a tarifa estabelecida, dando-se-lhe, em todo caso, a preferencia para seu immediato despacho.

A concessão pode ser traspassada, em todo ou em parte, a terceiro, mas não a nações estrangeiras. Aos cincoenta annos, contados da conclusão da obra, a estrada com todos os seus ramaes e accessorios, e em perfeita condição, passará a ser propriedade do Governo da Columbia sem remuneração alguma.

PARAGUAY.

EXPORTAÇÃO DE COCOS.

O honrado JOHN STEWART, Consul Geral do Paraguay, enviou a esta Secretaria um extenso relatorio sobre a exportação de cocos por intermedio dos esforços activos do Banco Agricola do Paraguay, instituição estabelecida ha muitos annos, e que se dedica

* Um marco vale 24 centavos na moeda dos Estados Unidos.

exclusivamente a fomentar os interesses agricolas e industriaes do paiz.

Deste relatorio ve-se que existem no Paraguay milhões de coqueiros cujo valor, até recentemente, foi pouco apreciado. Afim de determinar a praticabilidade de explorar esta importante industria, o Banco Agricola offereceu no anno de 1895 premios a quem inventasse a machina mais simples e barata para a extracção do coco da sua casca. A segunda questão que tinha de resolver era a possibilidade de collocar o producto nos mercados, em concurrencia com o de outros paizes. Os primeiros ensaios tiveram tanto exito que a exploração desta industria tem sido emprehendida com tanta energia que parece seguro que contribuirá para o desenvolvimento da riqueza deste paiz tão pouco conhecido.

No mez de Abril do anno corrente, se enviou uma remessa de cocos a uma casa commercial de Londres, que a vendeu a preços que realizaram um ganho liquido de $1.69 (ouro) por quintal. A tentativa demonstra que este fructo poderia encontrar um bom mercado nos Estados Unidos.

N'um relatorio apresentado ao Ministerio do Thesouro, o Conselho de Agricultura diz o seguinte: "Ha elementos para que o paiz possa exportar annualmente milhões de libras de cocos, tendo a certeza de encontrar-lhes immediata collocação. * * * Um telegramma de uma casa de Londres avisa que os cocos do Paraguay se vendem naquelle mercado de £11 5 shillings a £11 10 shillings por tonelada, por serem muito ricos em oleo. Não se limita sómente a Inglaterra, o mercado para este producto, pois, o Consul da Republica em Napoles, o Sr. Coppin, tem escrito muitas vezes ao Banco, offerecendo em nome de um fabricante de oleo italiano, fazer contracto para 10,000 toneladas por anno, mais ou menos, a £11 por tonelada.

O nosso Consul em Hamburgo, Sr. Wiengreen, tambem pediu remessas e amostras do artigo, crendo que a dita cidade virá a ser um bom mercado para o coco.

IMMIGRAÇÃO E COLONISAÇÃO.

A lei de immigração e colonisação que actualmente está em vigor no Paraguay é substancialmente a mesma que tem estado vigente desde 7 de Junho de 1881. Têm-se feito, porem, algumas modificações nella, e esta Secretaria deve ao honrado John

STEWART, Consul Geral do Paraguay nos Estados Unidos, uma copia da mesma, da qual extrahimos os seguintes dados.

No artigo 4 da lei, que autorisa o Poder Executivo para estabelecer colonias agricolas em differentes partes da Republica, se estipula que se tomem providencias em escolher sómente aquelles terrenos que são adaptados para a agricultura, preferindo os que estão situados nas margens dos rios e ao longo das estradas de ferro, ou na direcção de seus ramaes projectados.

A Repartição de Immigração quando transportar do estrangeiro familias colonisadoras, deve estipular que cada familia conste de tres adultos, ou de cinco pessoas, incluindo-se as crianças, e os ditos colonos devem provar que são pessoas de boa conducta, industriosas e practicas na agricultura. As familias que preencherem estas condições receberão gratuitamente do Governo:

1°. O preço de passagem desde o lugar de seu embarque até o de seu destino.

2°. Manutenção por seis mezes, prorogaveis por outros seis mezes em caso de circumstancias extraordinarias de força maior ou outras causas devidamente justificadas, ao estabelecer-se na colonia, assim como habitação, instrumentos agricolas, sementes e animaes para o serviço.

3°. Uma porção de terreno contendo dezaseis lotes de 8,077 pés quadrados cada um, ou 1,200 areas, cujos titulos definitivos de propriedade serão dados aos colonos depois de haverem trabalhado o terreno por dous annos consecutivos.

A lei tambem dispõe que si algumas pessoas desejarem adquirir maior extensão de terrenos, podem fazel-o, sob condições favoraveis em hasta publica, estipulando-se que os ditos terrenos deverão ser cultivados durante cinco annos consecutivos, sem interrupção maior de seis mezes e que não se poderão transferir os titulos de propriedade sobre os lotes até que tenha expirado o prazo de cinco annos. Os terrenos assim vendidos serão hypothecados como garantia da amortização das annualidades. Si algum colono deixar de pagar no dia do vencimento, se lhe concederá um prazo de seis mezes, com o juro de 1 por cento, e depois deste prazo terá de pagar, além do juro, uma mulcta de 1 por cento mensal, e passados outros seis mezes, proceder-se-ha á venda do terreno para cobrar o que se dever ao Thesouro, entregando-se ao colono o saldo, si o houver

Si o colono fôr de má conducta, incapaz ou negligente, o Governo será autorisado a negar-lhe os privilegios da colonia, depois de indemnisal-o dos gastos incorridos por elle na povoação, com a condição de que os ditos gastos não excedam á somma de $800. Em caso de fallecimento do colono antes de completar os cinco annos necessarios para adquirir a propriedade, esta passará a seus herdeiros legitimos, e si não os houver, a concessão deve ser entregue a um colono agricultor que preencha as condições desta lei.

Concessões gratuitas de novos lotes poderão ser feitas a aquelles colonos que distinguirem pela sua industria e aptidão para o trabalho, mas estas concessões não poderão exceder de dous lotes para cada pessoa. Para promover a colonisação o artigo 26 diz que "todo colono, dentro dos seis annos de seu estabelecimento, terá direito a um premio de $10 por cada mil arvores fructiferas que provar têr no seu terreno." Além disso, o artigo 27 isenta de impostos o colono estrangeiro pelo prazo de dez annos.

Todos os instrumentos agricolas, sementes, mobilia de uso domestico, armas e outros objectos que os immigrantes trouxerem para o desenvolvimento das suas industrias, serão importados livres de direitos. Concedem-se privilegios e condições especiaes ás companhias e emprezas particulares que desejam colonisar, especialmente em quanto ao transporte dos immigrantes por conta do Estado, desde o porto de embarque até o ponto de destino.

Tambem serão feitas concessões de terrenos aos immigrantes agricultores que desejarem estabelecer-se na Republica fora das colonias. Os titulos definitivos destes lotes (de 8,077 pés quadrados cada um) serão concedidos depois de se haver trabalhado nelles por dous annos consecutivos, com a condição de que estejam cultivadas as duas terças partes, ao menos, do lote concedido, e tenham 100 plantas de café. Os colones gozarão tambem dos seguintes privilegios: alojamento e manutenção á custa do Governo durante os cinco dias seguintes a seu desembarque; transporte por conta da nação para o ponto da Republica onde desejarem residir; e a importação livre de direitos de roupa, mobilia de uso domestico, instrumentos agricolas, utensilios da arte ou profissão que exerçam e uma arma de caça por cada immigrante adulto.

O Governo nomeará intendentes que conheçam a lingua do paiz, assim como a dos habitantes da colonia para collocar os immigrantes, cuidar da segurança da colonia, levantar o recensea-

mento da mesma, incluindo-se dados estatisticos acerca das condições agricolas, etc., e dar aos colonos todas as informações e conselhos de que necessitarem.

PERU.

DADOS RELATIVOS ÁS LEIS SOBRE MINERAÇAÕ.

O Sr. Don José Canevaro, Ministro peruano em Londres, n'uma communicação recente dá a seguinte interpretação das leis que governam as concessões de propriedades mineiras no Peru:

As leis de minas vigentes no Peru sómente concedem a cada mineiro sete prazos, mas uma lei recente antorisa ao Governo a conceder, a sua discrição, um numero extraordinario de prazos a companhias mineiras, segundo a importancia destas. Visto que muitas pessoas solicitam concessões extraordinarias e não tomam posse dos prazos, o Governo resolveu, pelo decreto de 22 de Maio, que as pessoas que solicitam mais de sete prazos em terrenos auriferos devem depositar de 200 a 500 soles no Thesouro. Esta quantia lhes será reembolsada logo que se lavre a escriptura de concessão, e portanto, é evidente que não é um imposto, mas simplesmente um deposito temporario. Além disso, os mineiros que sómente tomam sete prazos ou menos, não fazem deposito algum, e lhes basta declararem, o qual é justo, que respeitarão as novas leis sobre mineração que o Congresso votar, segundo se estabelece em outro decreto da mesma data.

TERRENOS DE PETROLEO NA COSTA.

Esta Secretaria recebeu uma communicação sobre este assumpto, do Sr Horace N. Wilson de North Cambridge no Estado de Massachusetts, que acaba de voltar da região de petroleo na costa do norte do Peru.

Segundo o Sr. Wilson, ha actualmente funccionando no districto de Zorritos, noventa poços de petroleo, todos em condição prospera. A actual producção é maior do que a de qualquer outra epoca na historia desta industria e o petroleo é enviado aos mercados do Equador, Peru e do Chile. O producto é de uma qualidade superior. Um oleo illuminante é refinado nas fabricas, e os vapores de cabotagem e os locomotivas de algumas estradas de ferro do Peru usam este petroleo como combustivel.

VENEZUELA.

DIREITOS DE DOCAS EM MARACAIBO.

O Sr. E. H. Plumacher, Consul dos Estados Unidos em Maracaibo, participou ao Ministerio de Estado que estão acabadas as obras das novas docas de Maracaibo, e de que a Alfandega está quasi concluida. O consul remette uma copia da nova tarifa de direitos do porto de Maracaibo, que é a seguinte:

Importação.—Pelo recebimento nas docas, por conduzir á Alfandega, pôr em seus depositos, transferir delles á sala de exame, pesar, levar para os estabelecimentos commerciaes, e armazenar todas as mercadorias e productos procedentes de portos estrangeiros e de portos nacionaes que estão fora do Lago de Maracaibo, pagar-se-hão um bolívar e vinte centimos por cada cem kilogrammas (220.46 libras) de peso bruto.

Pelo recebimento e despacho nas docas, por conduzir aos armazens do commercio e armazenar alli as mercadorias, productos, e outros artigos procedentes dos portos do Lago de Maracaibo e dos rios que são tributarios delle, pagar-se-hão sessenta e cinco centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Exportação.—Pelo recebimento nos armazens do commercio, por conduzir ás docas, pesar e armazenar alli todas as mercadorias, productos, e artigos destinados a portos estrangeiros e a portos nacionaes que estejam fora do Lago de Maracaibo, pagar-se-hão sessenta e cinco centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Importação em transito para Columbia.—Pelo recebimento nas docas, por conduzir á Alfandega, pesar, examinar, e armazenar em depositos de transito, as mercadorias, productos, e outros artigos, qualquer que seja sua procedencia, pagar-se-hão noventa centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Por transferir dos depositos de transito da Alfandega ás docas e armazenar alli os mesmos artigos acima mencionados, pagar-se-hão trinta centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Bagagem.—Pelo recebimento nas docas, por conduzir á Alfandega e levar ao domicilio do dono, a tarifa sobre a bagagem será a seguinte:

	Bolivares.
Por cada pacote que pese até 20 kilogrammas	0.50
Por cada pacote que pese de 21 a 70 kilogrammas	1.00
Por cada pacote que pese de 71 a 100 kilogrammas	2.00

Os pacotes que pesem mais de 100 kilogrammas pagarão cincoenta centimos por cada cincoenta kilogrammas de excesso. Todos pesos brutos.

Os preços acima mencionados serão pagos pelas bagagens que se levem a casas que estejam na cidade; mas quando se levarem as bagagens fora da cidade, o preço do carreto será ajustado com o dono.

Si os donos ou consignatarios de mercadorias não quizerem empregar os carreteiros das docas para conduzir as mercadorias ou bagagens que se importem ou se exportem, uma vez despachadas pela Alfandega, a companhia cobrará a metade do imposto respectivo. Exceptuam se os fructos miudos, as madeiras em bruto, os chifres, os ossos e cascos, cascas, sementes e madeiras de tinturaria.

Os donos, consignatarios e embarcadores de madeiras, cascas, sementes, chifres, ossos, etc., que se importem do Lago de Maracaibo ou dos rios que desembocam nelle, e que se exportem para o estrangeiro e para portos nacionaes que estejam fora do Lago de Maracaibo, não ficam obrigados a empregar os carreteiros das docas para o transporte de ditos artigos.

Quando os carreteiros das docas fizerem algum trabalho que não seja dos estipulados nesta tarifa, o preço delle será ajustado previamente entre o interessado e o administrador da companhia.

Para evitar as difficuldades na liquidação e contabilidade, toda importação ou exportação de menos de 100 kilogrammas será considerada como de 100 kilogrammas.

PRODUCTOS AGRICOLAS.

A seguinte informação relativa aos recursos agricolas de Venezuela é extrahida dum relatorio do vice consul francez em Caracas, que foi publicado recentemente em um numero do "Moniteur Officiel."

Venezuela produz uma planta de baunilha chamada "vainilla lutescens" que é pouco cultivada. A planta aromatica que é conhecida commummente no commercio, é a chamada "vainilla planifolia." Ainda não se cultiva esta planta em grande escala. A baunilha venezuelana assim como a mexicana cresce facilmente no fertil solo dos Estados de Falcon, Lara, Bolivar, Bermudez, e Zamora. A estatistica official não dá os algarismos da producção e exportação deste producto.

Encontram-se favas de tonka sem cultura em quasi todas as florestas banhadas pelo Orinoco ou seus tributarios.

O arbusto que produz este fructo é chamado "dipterix odorata," e começa dar fructo no terceiro anno; as sementes que são de forma alongada e preta quando secca, têm um aroma peculiar e muito odorifero, e usam-se para perfumar tabaco. Exporta-se para Hamburgo e Nova York por via de Ciudad Bolivar quasi toda a colheita de favas de Tonka de Venezuela. Durante o exercicio de 1895–96, foram exportados 2,629 volumes, pesando 211,319 kilogrammos, no valor de 1,415,668 bolivares.* O processo geralmente empregado na colheita das favas de Tonka destroe as plantas, e o Governo foi obrigado a providenciar de modo a proteger os arbustos plantados em terras de Governo. Concessões foram dadas recentemente no districto de Caura para cultivar este producto nas terras publicas.

O extracto resinoso de copahu é tomado da "copaifera officionalis" conhecida neste paiz pelo nome de "Cabima" ou "Cam-

* O bolivar vale quasi 20 centavos.

bimba." Vem da arvore na forma de um oleo preto de um aroma muito agradavel. Encontra-se esta arvore sem cultura nos mattos do Orinoco, nas florestas de leste de Venezuela, e na bacia das lagoas do Maracaibo. As exportações de oleo de copahu durante o anno de 1895–96, attingiram a 17,716 kilogrammas no valor de 43,220 bolivares, e desta quantidade mais de um terço foi exportado para os Estados Unidos. Encontra-se a borracha em abundancia nos mattos de leste de Venezuela e principalmente nas grandes florestas do Orinoco. A extracção da gomma, até agora feita de uma maneira muito primitiva fez destruir rapidamente estes recursos naturaes, e o governo foi obrigado a tomar medidas muito rigorosas afim de preservar as arvores de modo que agora a extracção do fluido é feita sem matar as arvores.

A borracha mais valiosa é aquella em cuja composição entra o sumo da "hevea brasiliensis" e da "mimusopo globosa"; encontram-se estas duas especies em abundancia nas florestas de Venezuela. Estes productos, assim como os da região contigua ao Brazil, taes como as fibras da palma empregadas na manufactura de vassouras, e as nozes do Rio Negro, chamadas muitas vezes castanhas do Brazil, são considerados naturaes deste paiz, e são exportados por via do porto de Pará. Em 1895–96, a quantidade de borracha exportada por via de Ciudad-Bolivar e Maturin foi de 65,332 kilogrammas no valor de 324,041 bolivares. Segundo o relatorio do Ministro da Fazenda para 1897, foram exportadas tambem 143,323 kilogrammas de gutta-percha no valor de 179,688 bolivares. Podem-se fazer as incisões nas arvores de borracha quando attingem a idade de tres annos. Não se pode calcular mesmo approximadamente o numero das arvores de borracha em Venezuela. A quantidade do producto solido de uma arvore varia consideravelmente, mas não excede a uma libra.

Afim de responder adiantadamente ás numerosas perguntas de pessoas que desejam explorar essa industria, convem dizer que o trabalhador do paiz recebe um salario medio de tres a quatro bolivares por dia. Na colheita das favas de Tonka e na da borracha, o trabalhador não é pago por dia mas segundo a quantidade e qualidade dos productos que apanha. No tempo da colheita muitos habitantes das aldeias na vizinhança de Ciudad-Bolivar e Maturin vão para os mattos para colherem estes productos e depois voltam para limpal-os e vendel-os.

COMMERCIO MISCELLANEO

REPUBLICA ARGENTINA.

Exportações Agricolas.

As exportações da Republica Argentina para o primeiro semestre do anno de 1897, comparadas com as do periodo correspondente de 1896, mostram um augmento consideravel em taes artigos como lã, feno, carne de vacca e carneiro conservados em gelo. Exportarem-se em 1896, 127,357 toneladas de lã; em 1897, 143,851 toneladas, um augmento de 16,494 toneladas, no valor de $3,516,619. As exportações de feno foram de 57,286 toneladas em 1896, e de 62,456 toneladas em 1897 que é um augmento de 5,170 toneladas no valor de $60,027. Na carne de vacca e no carneiro conservados em gelo, o augmento foi de 569 e 142 toneladas, respectivamente.

Perspectiva das Colheitas.

As ultimas informações fidedignas que se têm recebido relativas ás colheitas da Republica Argentina são muito favoraveis. Os temores de desastre por causa da secca e dos gafanhotos, que occasionaram muitas perdas no paiz durante o ultimo anno, têm passado, e a unica causa que agora se teme são as geadas. Crê-se que a condição adiantada dos cereaes dá assegurança de que este perigo não é imminente. Têm-se semeado uma grande area de trigo, milho e linhaça: 1,000,000 hectares na provincia de Santa Fé, 370,000 na de Buenos Aires, 290,000 na de Córdoba, 220,000 na de Entre Rios, e em outras provincias, 120,000, o que dá um total de 2,000,000 hectares. Calcula-se que será uma colheita de 20,000,000 hectolitros de trigo. Deduzindo o que se consome no páiz e o que se necessita para semear, ficam para a exportação 1,000,000 de toneladas, com um valor de cerca de 7,000,000 libras esterlinas. Calcula-se que a colheita de linhaça será no valor de 2,000,000 libras esterlinas.

NOTA—Um hectolitro equivale a 2,838 alqueires e um hectar a 2,471 geiras.

BRAZIL.

Exportação de Borracha.

Calcula-se que a exportação de borracha da região do Amazonas para o mez de Agosto proximo passado montou a 1,008,458 kilogrammas. Quasi um terço desta quantidade (636,258 kilogrammas) foi exportado para os Estados Unidos, e 372,200 kilogrammas foram enviados para portos europeos.

Exposição em Rio de Janeiro.

Como evidencia do desejo por parte dos commerciantes e exportadores dos Estados Unidos, para cultivar em maior escala as relações commerciaes com as republicas latino-americanas, ha um projecto para celebrar na cidade do Rio de Janeiro, uma exposição de machinas e manufacturas norte-americanas como preliminar á exposição de Paris de 1900. A exposição do Rio, que será aberta ao publico em Maio de 1899, tem como promotores um numero de capitalistas que foram interessados na exposição de Chicago e que representam 120 casas commerciaes dessa cidade. A directoria será composta de americanos e brazileiros, e o Capitão

José Carlos de Carvalho foi nomeado representante do syndicato no Rio para levar o assumpto ao conhecimento do Presidente Moraes. A empreza tem o apoio sincero da imprensa do Brazil e espera-se um bom exito.

CHILE.

Fabrica de Pregos e de Arame.

Segundo informações recebidas de Valparaiso, sabe-se que um representante de um syndicato francez está actualmente no Chile, com o fim de estabelecer em grande escala naquella cidade uma fabrica de pregos e de arame.

Opportunidades Industriaes.

O encarregado de negocios francez em Santiago, num relatorio apresentado recentemente ao seu Governo, indica as emprezas industriaes que, na sua opinião, seriam de maior beneficio aos capitalistas no Chile. Diz que a industria de tecer, a manufactura de roupa, de calçados e de productos alimenticios e todas as industrias destinadas ao desenvolvimento de ferro, prata e couros, são as em que se podem empregar com maior vantagem os capitaes estrangeiros.

MEXICO.

Avaliação de Importação.

O Ministro da Fazenda do Governo mexicano, Sr. Limantour, expediu recentemente uma circular sobre a introducção nas facturas consulares do valor das mercadorias que se destinam a ser importadas no Mexico. Recommenda-se aos consules que enviem ao Ministerio uma declaração do valor das mercadorias e da reducção nos preços que se suppõe tem sido feita nas facturas. Avisa-se aos commerciantes que enviam mercadorias a este paiz, que o systema de avaliar as mercadorias por menos, é de pouco proveito para os consignatarios, porque os direitos de importação não se cobram ad valorem.

Agencia Commercial.

Uma concessão para o estabelecimento no Mexico de uma agencia commercial sob auspicios americanos, foi dada pelo Presidente Diaz e pelo Ministro Limantour. O Consul Donnelly, que communica ao Ministerio de Estado este importante acontecimento, tem prestado ao assumpto sua cooperação e apoio sinceros, por consideral-o como meio de fomentar as relações commerciaes entre o Mexico e os Estados Unidos. A concessão foi feita ao Sr. Francis B. Purdie, representante da agencia mercantil de R. G. Dunn & Co., nos Estados Unidos. A dita agencia já tem correspondentes em todas as cidades importantes da Republica e estará prompta para começar seus negocios em uma ou duas semanas. Uma estipulação importante da concessão é que em nenhuma circumstancia o Governo mexicano poderá exigir da agencia que divulgue a fonte de suas informações.

Exploração de Minas de Ouro em Yaqui.

Mineiros de experiencia dizem que para obter bom exito na exploração de minas de ouro na região de Yaqui, é preciso proceder, a respeito de certos pontos, de uma maneria muito differente do que geralmente se crê. Em primeiro lugar, ha de obter do Governo o terreno, o qual exige alguns gastos. Para isto, o terreno tem de ser denunciado perante o funccionario de minas do districto, o que exige certo emolumento. Tambem ha uma tarifa estabelecida para o que tem de pagar ao engenheiro que medir o terreno, e logo que a medição tiver sido aceita e o titulo da propriedade

tiver sido lavrado, o solicitante tem de pagar dez pesos por cada *pertenencia*.* Este pagamento tem de ser feito cada anno, ou perder-se-ha o direito. Não se podem trabalhar os depositos por meio de batéas, mas se necessitam grandes volumes de agua para mover os enormes pedaços de terra que contêm ouro, e para esta operação hydraulica são precisos machinas aperfeiçoadas e custosas. Ha opportunidades excellentes nesta região para capitaes associados mas as pessoas que só tem um pequeno capital a empregar, encontrarão obstaculos inesperados no desenvolvimento de seus projectos.

Desenvolvimento Agricola e Industrial.

O Sr. SIMMONS, consul dos Estados Unidos em Piedras Negras, calcula em 5,000 kilos a colheita de algodão do Mexico para o anno de 1897, e diz que a de milho, trigo e feijão será boa. Os depositos de carvão de pedra da republica se estão explorando rapidamente e esta industria tem attingido grandes proporções. A Companhia de Carvão de Fuente extrae 15,000 toneladas por mez, e a de Alamo e de Coahuila 30,000. Estas companhias têm fornecido de carvão a companhia da Estrada de Ferro Southern Pacific no Estado de Texas, e agora vendem tambem ás vias-ferreas do Pacifico que estão ao oeste de El Paso. As ditas companhias são compostas de americanos e o capital empregado nas minas é tambem americano. O preço dos productos dos Estados Unidos tem augmentado e alguns dos commerciantes de aqui enviam do interior farinha, feijão e assucar.

NICARAGUA.

A Estrada de Ferro Nacional.

O Sr. PAUL WEISIKE, consul dos Estados Unidos em Managua, communicou recentemente ao Ministerio de Estado que o Governo de Nicaragua deseja vender a Estrada de Ferro Nacional daquella Republica. Com este objecto foi apresentado á Assemblea Nacional um projecto de lei, preparado pelo Presidente ZELAYA e o Ministro MATUS, e ha pouca duvida de que será finalmente approvada. O Sr. WEISIKE, ao fallar desta venda como opportunidade favoravel para o capital e os interesses americanos, dá dados relativos á condição financeira da estrada. A estrada está hypothecada aos accionistas inglezes da divida nacional pela somma de £285,000, e o juro sobre esta somma é pago com os direitos de exportação impostos sobre o café. No anno de 1896, a renda bruta da estrada montou a $400,000, prata, e os gastos para manter o serviço foram $310,000. Esta quantia foi maior que a que ordinariamente se gasta por ter sido feitos grandes melhoramentos. A estrada estende-se de Granada até Managua, capital da Republica; dalli atravessa o Lago de Managua até Momotombo, e deste ponto vai até Corinto, na costa do Pacifico. A distancia total é 122 milhas.

PERU.

A Região de Perené.

Segundo dados obtidos por um viajante que esteve recentemente no Peru, a região de Perené é mais rica do que se pode imaginar, offerecendo ao immigrante grandes florestas de madeiras valiosas e um fertil solo para a cultura do café. Tratando-se da industria do café, calcula-se que com o emprego de 38,000 a 40,000 soles para estabelecer o negocio e com um gasto addicional de 3,100 soles para a exploração, pode-se

*A pertenencia é uma area que mede cem metros por cada lado.

obter um lucro liquido de 4,910 soles. O café de Perené tem um preço maior do que o de Chanchamayo no mercado de Londres, onde o preço deste artigo varia de 22 a 110 shillings por sacca. Calcula-se o numero total de cafeeiros nesta região, em 1,305,000, cuja colheita se está agora recolhendo.

O sol equivale a 0.412 centavos na moeda dos Estados Unidos.

Renda Recebida do Imposto Sobre o Sal.

A administração do imposto sobre o sal, que foi destinado ao resgate das provincias de Tacna e Arica, recebeu um total de 458,678 soles durante os onze mezes entre o primeiro de Agosto de 1896 e o dia 30 de Junho de 1897. Depois de deduzir os gastos de administração, fica ainda um saldo de 288,819 soles O Governo calcula que receberá para todo o anno de 1897 a somma de 400,000 soles. A lei ordenando este imposto foi promulgada no dia 11 de Janeiro de 1896.

ESTADOS UNIDOS.

Navios Mexicanos Isentos de Direitos de Tonelagem.

No dia 12 de Novembro de 1897, o Presidente dos Estados Unidos proclamou que os navios a vela e a vapor mexicanos de lastro vindo para os Estados Unidos com o objecto de pescar na costa, ou de receber e transportar passageiros e malas, ou de descargar gado, madeiras, ou qualquer outro producto dos Estados Unidos è dirigindo-se directamente para os portos abertos ao commercio geral para que possam ser despachados d'alli a seu destino, serão isentos dos direitos de tonelagem impostos pelos Estatutos dos Estados Unidos.

VENEZUELA.

Manteiga e Banha.

Segunda uma communicação recebida no Ministerio de Estado do Consul Proskauer, em Puerto Cabello, que dá informações acerca da importação de manteiga e banha dos Estados Unidos em Venezuela, vê-se que o trafico nestes artigos não recebe a attenção que merece. Elle calcula um total de 83,276 kilos importados desde 30 de Junho de 1896 até 30 de Junho de 1897, e sómente 17,866 kilos foram dos Estados Unidos. Usa-se em grande escala a manteiga dinamarqueza, que é o unico producto que se importa de Dinamarca, mas como é embarcada em Hamburgo, figura como producto allemão. Vende-se esta pelo preço de 34½ a 40 centavos por libra, e é muito apreciada pela boa maneira em que chega empacotada. Infelizmente a manteiga dos Estados Unidos tem má reputação em Venezuela, por ser mal empacotada e por erros nas facturas.

O Consul Proskauer crê que é devido a isto que foram expedidos recentemente os regulamentos restrictivos com relação aos exames chimicos quanto a pureza da manteiga. Os referidos regulamentos foram publicados por inteiro no Boletim de Novembro na pagina 764. As infracções da lei que dispõe sobre productos "impuros" marcados na factura como "puros," serão punidas não sómente com a confiscação do producto, mas com a mulcta do dobro dos direitos impostos pelo Governo. Grande quantidade da banha que se usa na Republica, entra por Puerto Cabello, e se calcula que no exercicio de 1896–97, passaram por aquella alfandega 500,117 kilogrammas. Este artigo, proveniente dos Estados Unidos, soffre a mesma mulcta que a manteiga pelo infracção da lei, e apezar do desejo por parte das autoridades de fomentar nosso trafico, nada se pode conseguir sem a cooperação conscienciosa dos exportadores.

Exportação de Gado.

Lê-se no *Panama Star and Herald* que uma casa brazileira da cidade do Pará enviou recentemente um representante a Caracas com o objecto de estabelecer com regularidade a exportação de gado venezuelano para o Brazil. Diz-se que este agente contractou para um embarque mensal de 800 cabeças de gado que devem ser exportadas alternativamente por via de Puerto Cabello e do districto de Orinoco. Até agora esta casa tem comprado seu gado na Republica Argentina, mas as vantagens da mudança são evidentes, si se compara a distancia dos portos argentinos ao Pará, que exige trinta dias de viagem, com a de Puerto Cabello ao Pará que exige somente seis ou oito dias. A referida casa tem dous vapores equipados especialmente para o transporte de animaes. O *Star and Herald* accrescenta: "Crê-se com confiança que Venezuela, e especialmente o districto de Aragua, fornecerá no proximo futuro quasi todo o gado para o norte do Brazil e as Antilhas."

Classificações da Tarifa.

O Sr. PLUMACHER, consul dos Estados Unidos em Maracaibo, n'uma carta escrita em data de 8 e 10 de Outubro, remette copias de um decreto do Ministerio da Fazenda, em que se dão as classificações de productos estrangerios que se importam em Venezuela, e que até agora fôram excluidos.

O panno de algodão, misturado com seda artificial, os tecidos de rami, e os de algodão misturados com rami, figuram na classe 7ª, e pagam 5 bolivares por kilogramma (96½ centavos por 2.2046 libras). Os mineraes que se empregam na preparação de gaz acetileno figura na classe 1ª, e são livres de direitos. O tabaco e os cigarros pagam 4 bolivares por kilogramma (77.2 centavos por 2.2046 libras), e os tecidos de algodão afelpados usados para toalhos e sobrecamas se encontram na classe 5ª, e pagam 24 centavos por 2.2046 libras.

Lavradores em Venezuela.

O Consul PROSKAUER, n'uma communicação recente dirigida ao Ministerio de Estado, diz que, na sua opinião, as vantagens offerecidas em Venezuela a agricultores americanos são maiores do que a qualquer outra classe de pessoas. Ao expressar esta opinião, aconselha aos agricultores que desejem emigrar para Venezuela, que não venham sós ou simplesmente acompanhados de suas familias, mas que formem pequenas colonias com communhão de interesses. Falla com enthusiasmo da salubridade do clima e da fertilidade do solo, pretendendo que na vizinhança de Puerto Cabello podem-se obter tres colheitas de cereaes por anno, termo médio, as quaes variam segundo a altura do terreno semeado. O cacáo, o café e os cocos crescem nas regiões baixas, o tabaco nas regiões situadas a uma elevação media, e o trigo nas mais altas.

Cultura de Henequen.

Muito interesse têm-se desenvolvido ultimamente relativamente á cultura do henequen, e os agricultores pretendem que têm produzido uma planta que dá uma fibra mais fina e por conseguinte mais valiosa do que o artigo mexicano. Para a exploração desta industria têm-se importado no paiz machinas as mais aperfeiçoadas, assim evitando-se o custo de transporte da materia prima e aproveitando-se, ao mesmo tempo, dos preços baixos do trabalho. Como o consumo deste artigo é calculado em 2,000,000 toneladas, com um valor de $110 por tonelada, como preço medio nos mercados europeos, é evidente a importancia deste trafico.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES REPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V. DECEMBRE 1897. No. 6.

RELATIONS COMMERCIALES.—VI.*

LE LITTORAL OCCIDENTAL DE L'AMÉRIQUE DU SUD.

Dans le BULLETIN pour le mois de novembre, le développement commercial du littoral du Nord de l'Amérique du Sud a été montré affecté, relativement à ses relations avec les Etats-Unis, par les mêmes considérations qui s'appliquent, à un degré plus grand ou moindre, au Mexique, à l'Amérique Centrale et aux îles de la Mer des Caraïbes. Par leur situation géographique, tous ces pays sont plus rapprochés des Etats-Unis que d'aucun pays de l'Europe, et les avantages auxquels peuvent s'attendre la Grande-Bretagne, l'Allemagne, et la France, en faisant la concurrence aux Etats-Unis, sont purement artificiels, ou ceux qui par d'autres mots résultent de l'accaparement plus ancien et plus actif du marché de certaines marchandises, des réductions de tarifs, de frets, des termes favorables de crédit, et des facilités de banque soigneusement organisées.

Il en est tout autrement sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Les taux élevés de fret à travers l'isthme de Panama, et l'inconvénient et la cherté du transport des marchandises à bord des bateaux à vapeur qui font le commerce en remontant et en

*Le premier article de eette série a paru dans le BULLETIN MENSUEL pour le mois de Jullet, 1897.

descendant la côte, contribuent à rendre moins chère la route européenne par le Cap Horn, que celle allant de la côte de l'Atlantique des Etats-Unis par Panama. Ce fait est un argument de plus en faveur de la construction du Canal de Nicaragua sous le contrôle américain.

Il y a sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud trois ports importants, Guayaquil, à l'Equateur; Callao, au Pérou; et Valparaiso, au Chili. Les distances qui seraient épargnées par les vapeurs entre New York et ces ports par la construction d'un canal, en comparaison de la route par le Cap Horn, déjà montrées dans le tableau publié avec la charte du Canal de Nicaragua, dans le BULLETIN pour le mois de septembre, seraient les suivantes:

Guayaquil, 7,073 milles; Callao, 5,896 milles; Valparaiso, 3,426 milles. Les distances épargnées aux voiliers seraient encore plus grandes, puisque la route qu'ils suivent est plus longue que celle que prennent les vapeurs en tournant le Cap Horn. Le terminus oriental du Canal de Nicaragua étant de 2,000 à 3,000 milles plus près de New-York que de Liverpool, Hambourg, ou le Hâvre, la construction du Canal serait d'un immense avantage pour les Etats-Unis, dans la concurrence pour le commerce de la partie occidentale de l'Amérique du Sud. A présent, les distances de New-York et de Liverpool (par le Cap Horn) à Guayaquil, à Callao, et à Valparaiso, sont à peu près égales.

Les pays de l'Amérique du Sud qui touchent à l'Océan Pacifique ou qui l'avoisinent sont: la Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Equateur et le Pérou. La Colombie a déjà été considérée dans l'article de cette série, intitulé, "Le Littoral du Nord de l'Amérique du Sud," qui a paru dans le BULLETIN du mois de novembre, puisque ses principaux ports et centres industriels sont situés dans le territoire qui touche à la Mer des Caraïbes. Tous ces pays, à l'exception du Pérou, sont décrits dans le premier tome de l'excellent almanach commercial des Républiques américaines qui vient de paraître, et le soin apporté au travail de cette compilation devrait l'en rendre l'autorité reconnue pour le commerce de l'Amérique Latine Des détails complets de leur commerce et de leurs industries, suivant les récents rapports officiels, sont donnés, de même que des informations soigneusement recueillies ayant rapport aux conditions et aux usages commerciaux, aux tarifs, aux règlements de port, aux lois de brevets d'invention, aux systèmes

de banque et de monnaie, aux facilités de transport, aux privilèges d'étrangers, etc. Leurs ressources naturelles y sont montrées si grandes, mais si imparfaitement développées à présent, qu'elles offrent des opportunités attrayantes à l'entreprise et au capital, aussitôt que celui-ci aura reconnu leurs grandes richesses.

Le commerce des Etats-Unis avec la côte occidentale de l'Amérique du Sud, pendant les deux derniers exercices finissant le 30 juin 1897, est montré dans les données suivantes, publiées par le Bureau de la Statistique du Département du Trésor:

Littoral Occidental de l'Amérique du Sud.

	Importations provenant de.		Exportations à destination de.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	Dollars.	*Dollars.*	*Dollars.*	*Dollars.*
Bolivie	Nulle.	Nulle.	21, 907	7, 787
Chili	4, 709, 017	3, 792, 434	3, 431, 808	2, 578, 911
Equateur	763, 643	566, 526	689, 416	734, 868
Pérou	712, 696	722, 089	999, 381	1, 108, 436
Total	6, 185, 356	5, 081, 049	5, 142, 512	4, 430, 002
	l'Amérique du Sud.			
Total	108, 828, 462	107, 389, 009	36, 297, 671	33, 768, 493

De ce qui précède, on verra que le commerce des Etats-Unis avec cette partie de l'Amérique du Sud, ne forme qu'une très petite fraction du commerce total avec ce continent. C'est un fait regrettable de constater que le montant des exportations dans les Etats-Unis provenant de ces pays, et les exportations à leur destination, ont diminué considérablement pendant l'année passée. La perte s'est portée presque entièrement sur le commerce avec le Chili, la baisse étant de plus de $900,000 pour les importations, et de $825,000 pour les exportations.

Tandis qu'à l'Equateur, il y a eu une diminution d'environ $200,000 dans les importations expédiées aux Etats-Unis, et que les exportations provenant de ce dernier pays accusent une augmentation de presque $50,000. D'autre part, on constate au Pérou des augmentations dans les importations et les exportations des Etats-Unis. Ce dernier pays a acheté du Pérou, pendant l'exercice passé, des marchandises d'une valeur supérieure de $10,000

à celle de 1896, et ses ventes au Pérou ont augmenté de $109,000. On ne peut douter que l'achèvement du Canal de Nicaragua, assurant aux expéditeurs des Etats-Unis des moyens plus rapides de transport et des frets moins élevés qu'à leurs concurrents européens, n'ait pour résultat des augmentations considérables au-dessus des chiffres ci-dessus donnés.

Tous ces pays fournissent des marchés d'avenir pour les manufactures des Etats-Unis, surtout pour les machines pour l'exploitation des mines, et autres, les instruments agricoles, les étoffes, les confections, les chaussures, les drogues et médicaments brevetés et beaucoup d'autres produits, mais les difficultés et la cherté du transport, et l'habitude de plusieurs générations de faire le commerce avec les contrées européennes continuent à détourner la plus grande partie de leur commerce des Etats-Unis en faveur de la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France. Prenant, par exemple, la Bolivie, possédant une grande variété de produits qui trouveraient un marché facile aux Etats-Unis, on constate que ceux-ci n'ont rien importé ni en 1896 ni en 1897. Naturellement les exportations des Etats-Unis à la Bolivie sont insignifiantes, s'élevant en 1896 à seulement $21,907 et en 1897 à $7,787. Cependant la Bolivie consomme des quantités considérables de de coton et de lainages, de quincaillerie, des objets de fantaisie, des meubles, etc., et elle produit de grandes quantités de caoutchouc (dont une partie entre sans doute aux Etats-Unis, comme caoutchouc brésilien), de cacao, de café, de quinquina, de laine, des peaux et cuirs, d'argent, de cuivre et d'étain.

On sait que les ressources minérales de la Bolivie sont immenses. Ses mines d'argent sont parmi les plus riches du monde, et malgré les grandes difficultés de transport, dues au caractère montagneux du pays, et le manque de chemins de fer, elles ont été exploitées et ont rendu des profits énormes. Avec une superficie d'environ 780,000 milles carrés de pays varié, riche en minérais et en bois précieux, et offrant de vastes étendues de terrains féconds pour la culture du café, du cacao, du tabac, et d'autres produits propres aux régions tropicales ou tempérées, qui trouveront une vente facile et rémunératrice dans les marchés du monde, la Bolivie a une population de moins de 2,500,000. Ce fait, à lui seul, est une indication suffisante des possibilités qui attendent le capital et l'effort individuel, et du champ plein de promesses qu'offre la

Bolivie, au développement des industries et du commerce. Les Allemands se sont rendu compte, il y a longtemps, des possibilités du pays, et aujourd'hui ils contrôlent l'administration du commerce d'exportation et d'importation au préjudice, naturellement, des Etats-Unis et de tous les autres pays.

L'Equateur présente à peu près le même aspect que la Bolivie, par rapport à ses relations avec les Etats-Unis, bien que le mouvement commercial actuellement constaté soit considérable, s'élevant, l'année antérieure, à $556,526 pour les importations à destination des Etats-Unis, et à $734,868 pour les exportations provenant de ce pays. Mais l'Equateur, de même que la Bolivie, en ce qui concerne les Etats-Unis, est un pays de possibilités encore très peu développées, malgré ses ressources naturelles et ses demandes de beaucoup de produits fabriqués, que l'exportateur européen est toujours empressé à remplir. De même que la Bolivie, l'Equateur est riche en ressources minérales et manque de facilités de transport, n'ayant qu'une seule ligne de chemin de fer. L'or, l'argent, le cuivre, le fer, le plomb, et le charbon sont distribúes largement, et le pétrole abonde sur la côte près de Guayaquil. Le climat et le sol variés conviennent à la culture de produits agricoles bien différents, tels que le cacao, la canne à sucre, le coton, le riz, le tabac et les fruits tropicaux, aussi bien que les céréales, et les légumes des zones tempérées. Les forêts fournissent de grandes quantités de quinquina, de bois de teinture, et de caoutchouc, et des bois précieux s'y trouvent abondamment.

Malgré les encouragements qu'offre le commerce, les importations provenant des Etats-Unis ont passé de $761,198 en 1894, à $734,868 en 1897. Il faut le dire que les chiffres du commerce des Etats-Unis avec l'Equateur pour les dernières années n'offrent que très peu d'encouragement; mais de l'autre côté, la diminution est due sans doute à la négligence des Etats-Unis de profiter des avantages existants, plutôt qu'à une tendance spéciale de l'Equateur vers le commerce européen. Ici, comme partout ailleurs dans l'Amérique du Sud, l'agrandissement du commerce avec les Etats-Unis ne sera assuré que par l'introduction dans le pays de capital et d'énergie commerciale, après une étude soigneuse des conditions locales. Les Etats-Unis prennent les devants quand il s'agit de remplir les commandes de quincaillerie, de verrous, de clous, d'outils, etc., et aussi de l'huile de graine de

coton, et de malt et de houblon pour la fabrication de la bière. Cette liste s'agrandirait sans doute, par des efforts vigoureux, tels que font les exportateurs européens.

Le Chili diffère de la Bolivie et de l'Equateur en ce qu'il possède de grandes facilités de chemins de fer et des voies bien développées d'industrie et de commerce. Economiquement aussi bien que politiquement, le Chili est une des plus progressives républiques de l'Amérique du Sud, et il est plus assimilé dans ses méthodes industrielles et commerciales aux Etats-Unis qu'aucune des autres. Il semblerait, en conséquence, que les relations commerciales des deux pays seraient très rapprochées et d'un avantage mutuel. Mais la situation géographique du Chili, et le manque de communications à bon marché par voie de l'isthme de Panama, telles que donnerait un canal à vapeurs, le rendent pratiquement équidistant des Etats-Unis et des ports européens par voie du Cap Horn, et comme la Grande-Bretagne et l'Allemagne absorbent presque toute son exportation principale, le nitrate de soude, il est ainsi prédisposé à faire le commerce avec eux. Il faut se tenir compte en plus, de l'indifférence qu'ont montrée jusqu'ici les exportateurs aux Etats-Unis, en comparaison des efforts actifs et ininterrompus de leurs compétiteurs européens. Du total des importations du Chili, s'élevant à plus de $40,000,000 la Grande-Bretagne en a fourni presque la moitié, l'Allemagne vient ensuite, et les Etats-Unis en troisième lieu, ceux-ci ayant gagné cette place sur la France en 1894. Les Etats-Unis importèrent du Chili $1,200,000 de plus qu'ils ne lui en ont vendu l'année dernière, de sorte qu'ils peuvent raisonnablement s'attendre à y trouver un plus large débouché pour ses produits fabriqués.

De tous les pays de l'Amérique du Sud, le Pérou est un de ceux qui présentent le plus d'intérêt aux habitants des Etats-Unis, à cause de son histoire romanesque qui a été si vivement décrite par un de leurs écrivains, PRESCOTT, et de l'association du nom d'un autre de leurs compatriotes, HENRY MEIGS, avec la construction du Chemin de Fer Oroya, à présent le Chemin de Fer Central du Pérou, un des plus grands accomplissements des temps modernes dans l'art de l'ingénieur. Les ressources agricoles et les produits des forêts du Pérou sont à peu près les mêmes que ceux de la Bolivie et de l'Equateur, et sont capables de devenir la base de grandes richesses nationales.

Cependant c'est vers les minéraux du Péron que l'esprit se tourne instinctivement, puisque ce pays a été un des principaux réservoirs des métaux précieux aux yeux du monde entier depuis l'époque des conquérants espagnols. On prétend que l'on trouve de l'or dans chaque partie du Pérou, et malgré l'exploitation pendant des siècles des dépôts aurifères contribuant énormément à la richesse du monde, il est plus que probable qu'il y ait encore au Pérou beaucoup de régions aurifères qui, exploitées par des machines modernes, produiraient des résultats rivalisant avec ceux obtenus dans la région du Klondike, et sans le péril et la souffrance qui se rattachent à l'exploitation des mines dans les régions arctiques. Dernièrement l'exploitation des mines d'argent a été la principale industrie du Pérou, et l'on y trouve le plomb, le cuivre, l'étain, le sulphate, l'asphalte, et le gypse. Le pétrole est abondant et promet de devenir prochainement une grande industrie.

Il manque au Pérou peu d'éléments qui contribuent à la prospérité industrielle et commerciale, mais ici, comme partout dans l'Amérique du Sud, le capital est nécessaire pour le développement des ressources naturelles, et pour la construction de chemins de fer qui le mettraient en communication facile avec les vaisseaux du monde. Par suite d'un arrangement avec un syndicat composé de capitalistes anglais, connu sous le nom de Peruvian Corporation, le Gouvernement péruvien, en 1890, a affermé à la corporation tous les chemins de fer nationaux, ayant une longueur totale de 800 milles, moyennant la liquidation de sa dette extérieure, pour une période de soixante-six ans, et lui a accordé la navigation libre du lac de Titicaca, l'usage des môles et des quais de certains ports, et d'autres privilèges, y compris le droit d'ouvrir à l'exploitation les mines sur la route des chemins de fer, et des concessions de terrains pour l'émigration. Les relations du Gouvernement avec cette corporation ont été le sujet de plus ou moins de controverse, et l'effet pratique qui se ressentira dans le développement du pays reste à savoir. Ce n'est que naturel qu'il aura pour résultat l'affermissement des rapports commerciaux avec la Grande-Bretagne. Ce pays fournit de soixante à soixante-dix pour cent des articles fabriqués importés par le Pérou, s'élevant à une valeur de $3,500,000 à $5,500,000 pour les principaux articles.

Le commerce du Pérou avec les Etats-Unis était, il y a quelque

temps très grand, mais depuis la guerre avec le Chili en 1879-1884, il a diminué. Avant cette période, le Pérou achetait des Etats-Unis de grandes quantités de blé, de bois de construction, de saindoux, de pétrole, d'aliments conservés, de malles, de pendules, de machines à coudre, de fournitures de chemins de fer et de tramways, d'ustensiles de ménage, de médicaments brevetés, de cordage, de toile à voile, etc., d'une valeur totale d'environ $2,000,000 par an. Pendant l'année passée, les Etats-Unis n'ont vendu au Pérou que pour un peu plus de la moitié de cette somme. Le pays a souffert non seulement de la perte de territoire de beaucoup de valeur, mais aussi de conflits à l'intérieur résultant de la guerre avec le Chili, qui ont eu sur le commerce et l'industrie, des effets malheureux—ce qui a contribué à la diminution du commerce avec les Etats-Unis. Pendant les deux dernières années, la perspective s'est montrée plus encourageante, et un renouvellement de l'intimité commerciale suivrait sans doute les efforts concertés de la part des exportateurs des Etats-Unis.

Néanmoins, le grand problème n'est pas seulement de chercher comment on peut regagner les marchés perdus aux Etats-Unis, sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, mais de créer des conditions qui assureront l'établissement d'un commerce grand et stable, et d'attirer le capital, l'entreprise, et le travail de métier des Etats-Unis à ce vaste domaine de moyens plus ou moins dormants et très peu développés. La solution du problème se trouvera sans doute dans la construction d'un canal à travers l'isthme de Panama, complété par l'établissement de lignes de vapeurs d'une grande vitesse entre les ports de l'Amérique du Sud et des Etats-Unis, la continuation des voies ferrées, et l'effort actif des commerçants, des fabricants et des capitalistes des Etats-Unis, qui aujourd'hui même seraient rémunérateurs et ne pourraient manquer de produire des résultats aussi satisfaisants à tout le littoral occidental de l'Amérique du Sud qu'aux Etats-Unis.

Joseph P. Smith

LA SITUATION FINANCIÈRE AU BRÉSIL.—III.*

IV.

DIFFICULTÉS ET REMÈDES.

Le changement soudain des institutions, lors de la proclamation de la République, le 15 novembre 1889, nonobstant s'être fait sans les perturbations et sans les scènes sanguinaires qu'accompagnent généralement les révolutions en les remplissant de deuil, causa une telle surprise et agitation dans les cercles politiques et financiers d'Europe que les courants déjà établis de capitaux à la procure d'emploie au Brésil furent arrêtés dans leur cours, non seulement par mesures de prudence en face d'une situation nouvelle et anormal, mais aussi à cause de la méfiance que réveillait, dans les pays monarchiques, la disparition, du jour au lendemain, d'un Empire que l'on supposait durable, et d'un Empereur que presque tout le monde désignait comme étant le plus sage et le plus libéral de son temps.

La prudence et même le doute étaient tout naturels. Si dans ce moment là, la direction du Trésor de la République avait été confiée à un esprit mûr et conservateur, qui aurat donné comme gages une ferme intention de soutenir les finances sans autre innovation que celle de combattre le déficit, masqué depuis des années par le solde des emprunts, la défiance et le soupçon auraient disparu en peu de temps, et le crédit du Brésil se serait consolidé.

Cependant la victoire politique si facile, vint se jouer des esprits les plus clairs, et un des hommes les plus notables de la nouvelle génération, celui qui avait des titres pour être le HAMILTON de la République naissante, par une erreur d'appréciation qui doit être plutôt attribuée à un patriotisme aveugle qu'au mépris des principes économiques, arriva à être convaincu de ce que le capital était chose facile à créer avec des émissions de papier-monnaie inconvertible, dans l'espoir de voir un pays agricole se transformer, comme par un coup théatral, en un pays-manufacturier et qu'un

* Le premier article de cette série a paru dans le BULLETIN MENSUEL pour le mois d'octobre 1897.

tel changement vînt créer la capitalisation indispensable à la réorganization financière.

Que ce pays vivait au jour le jour, dépensant tout ce qu'il gagnait, sans économies appréciables, était un fait déjà du temps de l'Empire. La production augmentait d'année en année, les hauts prix de nos produits se conservaient au même niveau; mais depuis des années, et principalement depuis l'émancipation des esclaves, lorsque la culture de céréales et d'autres articles nécessitant des procédés intensifs fut négligée, pour que tout le labeur pût être employé exclusivement à la production du café, à l'importation de presque tous les produits manufacturés, vint se joindre celle de s'incliner marchandises alimentaires, faisant contre nous la balance du commerce.

Les théoriciens avaient inventé et propagé l'idée que l'excès d'importation sur l'exportation d'un pays était à peine une preuve de sa richesse, et tant que le change fut artificiellement maintenu au pair cette absurdité fut impunément en vogue.

Le changement de régime accompli et les émissions de papier-monnaie iniciées créant tontes les apparences de prospérité pendant deux ans, commença la baisse du change et l'insuccès des compagnies organisées sans base solide; a l'orgie des spéculations de la bourse, succédèrent les liquidations désastreuses, et l'illusion financière se transforma en dure réalité et remplit de ruine le Brésil entier. Le papier fiduciaire, au lieu de développer la richesse nationale en gardant dans le pays une part du prix de l'importation, réduisit de plus de deux tiers la puissance d'acquisition de notre monnaie. Si nous joignons à ceci l'élévation des tarifs de douanes en vue de protéger indistinctement les industries qui avaient des éléments de vie ou celles qui n'en avaient pas, et la baisse de prix de notre principal produit d'exportation, le café, due principalement à un excès de production, nous aurons clairement indiqué les causes de la présente situation financière.

Après l'erreur d'appréciation du Ministre du Gouvernement Provisoire et l'insuccès de son plan de finances, si le capital détruit vint augmenter la dette publique, le pire résultat de l'insuccès fut la dépréciation de notre monnaie courante, sans laquelle, grâce à l'augmentation des revenus publics immédiatement après l'émancipation des anciennes provinces, nous n'aurions aujourd'hui aucun déficit.

Effectivement, la recette et la dépense évaluées de la République furent:

Années.	Recette.	Dépense.
	Milreis.	*Milreis.*
1889	160, 060, 744	184, 565, 947
1890	195, 253, 406	220, 645, 874
1891	228, 945, 070	220, 592, 463
1892	227, 607, 092	279, 180, 219
1893	259, 850, 981	291, 311, 070
1894	266, 484, 615	370, 668, 341
1895	300, 725, 297	275, 691, 670
1896	331, 174, 400	343, 436, 210
1897	335, 894, 000	329, 112, 753

Les revenus augmentèrent, mais le papier-monnaie souffrant une dépréciation, les obligations du Trésor se sont plusque triplés, et nonobstant ceci, les intérêts et amortissements de la dette publique ont été ponctuellement payés.

En éliminant la baisse du change, laquelle, selon l'opinion de la Commission du Congrès, est un obstacle à l'importation, et par conséquent diminue les revenus à percevoir, la présente situation améliorerait immédiatement.

Ce que l'on ne fît pas en 1889, à cause des apparences trompeuses de prosperité, on est en train de le faire maintenant. Il suffit de lire attentivement les derniers rapports du Ministre des Finances et de l'ex-Ministre de l'Industrie pour être convaincu que nous sommes sur le bon chemin.

Le premier remède est l'économie et des retranchements, non seulement dans les dépenses qui peuvent être ajournées, mais aussi dans les appointements des fonctionnaires publics, au patriotisme desquels le Gouvernement n'appellerait pas inutilement. Une réduction de 2 à 10 pour cent sur les appointements, selon leur importance, et la perception fidèle des droits de douane, suffiront pour mettre aussitôt en équilibre la recette et la dépense.

La transformation en monopole de l'Etat, de la vente du café, du caoutchouc et du tabac, suivant l'exemple des nations les plus civilisées et bien administrées et limitant l'exportation des produits à leur demande sur les marchés consommateurs, non seulement créérait des ressources immediates au moyen de puissantes associations, pour l'agriculture, la sauvant des taxes usuraires qu'elle paie

actuellement, mais rehausserait la valeur de notre principal article d'exportation, sans peur de concurrence, car nulle part, en dehors du Brésil, les conditions naturelles du sol et du climat contribuent à rendre ce produit aussi abondant et aussi bon marché.

Nous sommes, au fait, en position de dominer les marchés de café, au lieu de nous soumettre à leurs dictées. Il suffirait de régler les sorties de cet article pour hausser sa valeur. Et le café, le cautchouc et le tabac seuls, suffissent par leur valeur, pour changer le cours du change.

Ceux-ci ne sont, toutefois, que des remèdes pour des crises temporaires. Pour donner une véritable stabilité aux finances du pays, les remèdes radicaux pour cette situation sont:

La transformation de la culture presqu' exclusive d'un seul article en celle de plusieurs autres, et à côté de la diminution de l'exportation du café, l'accroisement de la production du caoutchouc, le développement des cultures de soie et de coton, de toutes les céréales, de la vigne, de l'élevage de bétail, des laitages, et la promotion de la pêche; l'encouragement prudent de quelques manufactures qui aient des éléments réels de vie, comme celles d'étoffes de coton, de fruits et poissons en conserve, de laitages, tanneries de cuirs et de peaux, de chaussures, menuiseries, d'articles de caoutchouc et de la première préparation de la soie, de fibres végétales et d'autres matières premières dont la valeur peut être ainsi augmentée.

Une fois l'activité nationale dirigée vers une multiplicité de produits, soit nécessaires à la consommation intérieure soit demandés par les marchés étrangers, la balance du commerce nous sera de nouveau favorable, l'accumulation des soldes correspondra à l'enrichissement du pays, et en peu d'années le Gouvernement pourra compléter le rachat du papier-monnaie inconvertible et y substituer la monnaie métallique et les billets du Trésor, payables en or.

Le manque d'un système de banques comme il existe en Angleterre ou aux Etats-Unis, et la vaste extension de notre territoire privé encore de communications faciles, exigent pour toutes les transactions du commerce, l'envoi de l'argent lui-même, et c'est pour ceci que le papier monnaie, par plus de facilité de transport, figurera en plus grande proportion que celle qu'il a dans d'autres

pays de population plus dense et doués de plus rapides moyens de communications.

Nation pleine de ressources naturelles qui ont à peine besoin de bonne direction pour émerveiller le monde avec leur richesse, on n'a besoin d'aucun effort surhumain pour rétablir ses finances.

Economie dans les dépenses publiques, meilleure orientation dans l'agriculture et dans les autres industries nationales, observance rigoureuse des lois, garantie absolue de tous les droits sans le moindre privilège de classes, plus d'esprit conservateur et moins d'innovations et de plans aventureux, nous placeront dans la position à laquelle nous sommes destinés par la fertilité de notre sol et le naturel pacifique de notre race.

Le progrès rapide des Etats de l'Union dont les soldes feraient en peu de temps disparaître la dette publique extérieure du Brésil, si l'Union avait maintenu le système centralisateur erroné de l'Empire, devra, dans un avenir prochain, par l'accroisement de l'importation, amener comme résultat l'accroisement considérable du revenu national. L'augmentation de l'émigration qui en 1891 toucha le maximum de 218,958 émigrants et en 1895 fut de 164,598, en attestant le fait peu connu, que l'émigration, proporcionnellement à la population des deux pays, est plus grande pour le Brésil que pour les Etats-Unis, démontre que la solution du problème économique au Brésil sera faite simplement avec la collaboration du temps.

J'ai entendu dire que les propres amis du Brésil et de ses nouvelles institutions, ont peur de ce que les Etats prospères viennent à se détacher de l'Union, dont l'affaiblissement serait inévitable avec ces démembrements. Ces craintes sont absolument sans fondement. Si les anciennes Provinces, victimes de la centralisation ne se séparérent de l'Empire, il est difficile de concevoir que maintenant qu'elles sont converties en Etats prospères se soucient de le faire. Au dessus des intérêts économiques, il y a les liens de race, langue et religion réunis dans l'amour de la patrie brésilienne que amais ne parmettra le fractionnement de la vaste agrégation.

Pour prouver cette assertion, il suffit de rappeler qu'encore cette année, lorsque dans l'intérieur de Bahia une horde de fanatiques et d'ignorants, fortifiés dans une position presque inaccessible, mettait à contribution les ressources du Gouvernement de la

République et lui décimait les forces régulières, les deux Etats les plus éloignés au nord du Bresil, Pará et Amazonas, envoyèrent au théâtre de la lutte ses corps de police, démontrant ainsi leur intérêt pour la défense de l'Union, c'est-àdire, leur amour de la patrie, grande et indivisible.

Non, une nation animée par de tels sentiments, possède en elle-même tous les éléments de vitalité et de progrès.

Salvador Mendonça

ARGENTINE REPUBLIC.

EXPOSITION NATIONALE.

Le Bureau a reçu une annonce officielle du projet de la République Argentine pour l'établissement d'une exposition nationale qui aura lieu dans la ville de Buenos Ayres en 1898. La circulaire est en date du 18 Juin 1897, et est signée par le Ministre de l'Intérieur, Dr. N. Quirino Costa, comme president; par Señor Vicente L. Casares, comme 1er vice-président; et par Señor Juan Videla, comme 2e vice-président; et par une commission composée des plus importants citoyens de la République.

La commission dit que l'exposition précédera celle qui aura lieu à Paris en 1900, et au nom du gouvernement national, les producteurs du pays sont invités à exposer leurs produits. L'exposition sera inaugurée le 9 juillet, et sa clôture aura lieu le 9 Octobre de la même année.

La législature de la province de La Plata a voté une somme de $25,000 pour les dépenses de l'entreprise.

CHILI.

COMMERCE EXTÉRIEUR EN 1895 ET 1896.

D'après les informations sommaires qui viennent d'être publiées par l'administration des douanes, le mouvement du commerce extérieur du Chili, évalué en dollars de 38 pence, s'est élevé pendant les deux dernières années aux chiffres suivants:

	1895.	1896.
Importations	69, 206, 552	74, 082, 805
Exportations	72, 919, 882	74, 359, 419
Total	142, 126, 434	148, 442, 219

Ainsi, les transactions commerciales de 1896 accusent une augmentation totale de $6,315,785, par rapport à l'année antérieure. En 1896, le chiffre des importations se trouve être à peu près le même que celui des exportations, qui sont supérieures de $1,439,532 à celles de 1895. Cette augmentation porte presque entièrement sur les produits suivants:

Blé	$2, 093, 103
Iode	621, 370
Laine	304, 532
Cuivre en barre	545, 901
Argent en barre	315, 696
Minerais de cuivre et d'argent	745, 692
Semelles	203, 000

Par contre, les exportations de 1896 comparées à celles de 1895 accusent les diminutions ci-après sur quatre des principaux articles:

Salpêtre	$1, 596, 834
Cuirs de bœuf	672, 720
Charbon de terre	126, 667
Or en barre	28, 758

En 1888 et en 1893, les années les plus prospères du commerce du Chili, les exportations atteignirent le chiffre de $73,000,000, aujourd'hui dépassé d'environ $1,359,419.

Les données de 1896 ne peuvent pas être prises comme base des prévisions pour l'année courante, notamment à cause de la diminution déjà constatée dans les expéditions de salpêtre et qui semble devoir s'accentuer jusqu'à l'épuisement du stock considérable qui encombre les dépôts d'Europe. En effet, la comparaison des chiffres obtenus pendant le premier trimestre de 1897 avec ceux afférents à la période correspondante de l'année antérieure donne les résultats suivants:

	Importations.	Exportations.
1er trimestre, 1896	$18, 987, 330	$18, 988, 533
1er trimestre, 1897	16, 642, 715	13, 880, 919
Différence	2, 344, 615	5, 107, 614

Le salpêtre entre à lui seul pour les quatre cinquièmes dans la diminution des exportations, qui se répartit à peu près comme suit:

Salpêtre	$4,055,343
Cuivre en barre	97,873
Minerais d'argent	95,251
Argent en barre	180,643
Borate de calcium	65,975
Orge	138,865
Laine	84,698

Trois autres articles accusent une légère augmentation durant la même periode, savoir:

Blé	$65,363
Iode	74,730
Semelles	34,373

INDUSTRIE DU CUIR.

Il est impossible de fixer la date à laquelle la tannerie a été introduite au Chili; toutefois on peut dire que les Espagnols l'ont exercée peu après la conquête. En 1825, Guillaume Porte, corroyeur et tanneur de mérite, persuadé par le gouvernement de venir au Chili, s'établit dans la ville de Santiago avec d'autres industriels français. Ce début marque le commencement de l'industrie dans la République. Depuis cette époque, la tannerie a été presque exclusivement exploitée par des Français. En 1860, une colonie allemande de Valdivia s'établit au milieu d'une forêt, où abondaient tous les arbres aux écorces riches en tanin, et commença à fabriquer les cuirs à semelles très renommés sous le nom de cuirs de *Valdivia*.

A partir de cette période la tannerie comme branche d'industrie est devenue très prospère, et s'est étendue de Santiago aux différentes parties du pays.

Quant à l'importation du cuir tanné, on peut dire qu'elle est absolument nulle en ce qui concerne le cuir à semelles, le pays se livrant à l'exportation de cet article. On reçoit quelques cargaisons de courroies fabriquées en France, en Angleterre, et aux Etats-Unis. En revanche, le Chili importe de grandes quantités de cuirs à empeignes, et généralement on peut évaluer l'importation des veaux cirés, principalement de provenance française, à 800 douzaines par mois. Les Etats-Unis ne se sont aucunement intéressés dans l'industrie du cuir au Chili, qui est actuellement monopolisée par des commerçants français et allemands.

COLOMBIE.

CONTRAT POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER AÉRIEN.

L'Honorable CHARLES BURDETT HART, Ministre des Etats-Unis à la République de la Colombie, transmet au Département d'Etat les termes du contrat conclu entre la République et NICOLAS KROHNE, sujet allemand, pour la construction d'un chemin de fer aérien partant de la ville de Hondo, sur la rivière de la Magdalena, et aboutissant à une ville située sur la savanne du Bogotá.

D'après les termes de cette concession, la ligne doit être construite et ouverte au trafic dans trois ans à partir de l'approbation du contrat; le système de transport employé étant le système aérien D'OTTO. Le droit de faire élever sur les grandes routes des poteaux ou supports pour la ligne est accordé, tant qu'ils n'empêchent pas le trafic public. Sur la propriété particulière, le concessionnaire doit obtenir, à ses propres frais, le terrain nécessaire à la ligne et à ses annexes; au cas que les propriétaires du terrain et le concessionnaire ne puissent pas s'entendre quant aux termes, le Gouvernement l'expropriera et le paiement sera fait aux dépens du concessionnaire.

La compagnie contractante est autorisée à construire des embranchements s'étendant dans les centres producteurs du pays, ces lignes jouissant dans leur construction, de tous les privilèges accordés à la ligne principale. Les travaux de construction de la ligne principale devront commencer dans les dix-huit mois, comptés de la date de l'approbation du contrat, et la ligne devra être finie et ouverte au service public, en condition de solidité et de sécurité parfaites, dans un délai de trois ans.

Le concessionnaire se rend responsable du bon maintien de la ligne et de ses embranchements, de sorte qu'en tout temps, sauf dans des circonstances imprévues, le transport des postes, des passagers et des cargaisons se fasse avec une vitesse et securité raisonnables. Le tarif de transport sera établi par la compagnie, mais il ne doit pas dépasser 150* marcs par tonne, ou son équiva-

*1 mark = 24 cents, monnaie des Etats-Unis.

lent en monnaie colombienne, sur les cargaisons de la rivière Magdalena à destination de la Savanne du Bogotá. Pour le transport sur les autres branches de la ligne, un tarif proportionnel sera établi.

Pour chaque période de cinq ans après la mise en opération de la ligne, la compagnie s'oblige à réduire le tarif; à la fin de la dizième année, il sera réduit de la moitié ou de 65 marcs par tonne sur des cargaisons à destination directe; le tarif des cargaisons expédiées par les embranchements sera établi d'après la distance de transport. Les postes du Gouvernement seront transportées libres de frais, mais la propriété du Gouvernement paiera les frais ordinaires, la compagnie lui accordant, dans tous les cas, la préférence de l'envoi immédiat.

La concession peut être transférée en entier ou en partie à une troisième partie, exceptant toutefois aux nations étrangères. A l'expiration de cinquante ans après l'achèvement des travaux, la propriété, avec toutes ses branches et appartenances en état parfait, et sans aucune rémunération, reviendra au Gouvernement de la Colombie.

COSTA RICA—NICARAGUA.

DÉCISION ARBITRALE DU GÉNÉRAL E. P. ALEXANDER, INGÉNIEUR-ARBITRE.

Le Bureau a reçu du Señor Calvo, Ministre Résident de Costa Rica, le texte de la décision arbitrale du Général E. P. Alexander, nommé par le Président Cleveland, Ingénieur-arbitre pour déterminer la ligne de démarcation entre le Costa Rica et le Nicaragua.

Les termes de la convention pour la délimitation des frontières ont été publiés en entier dans le Bulletin Mensuel pour le mois d'avril, 1897.

Juan del Norte, Nicaragua,
le 30 septembre 1897.

Aux Commissions de Limites de Costa-Rica et Nicaragua.

Messieurs: En conséquence des fonctions qui m'ont été attribuées comme ingénieur-arbitre de vos deux commissions, ayant le pouvoir de décider finalement toute question de différence qui pourrait survenir pendant les travaux d'arpentage pour la délimitation des frontières entre les deux Républiques, j'ai étudié et considéré attentivement tous les arguments pour et contre, les cartes

et documents qui m'ont été soumis, ayant rapport à la situation exacte ou le point de départ de la dite ligne de démarcation de la côte des Caraïbes.

Les conclusions auxquelles je suis arrivé, et la décision que je vais prononcer, ne sont pas d'accord avec les vues de l'une ou de l'autre des commissions. Ainsi, en déférence aux excellents et sincères arguments si fidèlement et si loyalement présentés par chaque commission à l'appui de sa cause respective, j'indiquerai brièvement ma manière de penser et les considérations qui m'ont paru concluantes pour la détermination de la question. Et entre toutes ces considérations, la principale et la dominante est que nous devrions interpréter et remplir le traité du 15 avril 1858, *de la manière dont il a été mutuellement compris par ses auteurs, au jour de sa célébration.*

Chaque commission a présenté un mémoire très élaboré et bien discuté pour démontrer que le texte du traité est conforme aux réclamations respectives pour l'établissement du point de départ de la ligne de délimitation à un endroit qui offrirait à leurs pays de grands avantages. Ces points sont éloignés de plus de six (6) milles, et ils sont indiqués sur la carte qui accompagne cette décision.

La réclamation de Costa-Rica est située sur la rive gauche ou la terre extrême à l'ouest du port; celle du Nicaragua sur la terre extrême à l'est de l'embouchure de l'affluent du Taura.

Sans aucun essai de donner réplique en détail à chaque argument présenté par l'une ou l'autre partie à l'appui de sa prétention respective, tous seront indiqués et suffisamment contestés en démontrant que ceux qui ont conclu le traité, s'entendirent mutuellement et eurent en vue un autre point, à savoir: l'extrémité de la terre à l'embouchure orientale du port.

Ce que nous voulons trouver c'est l'idée des hommes qui ont formulé le traité, plutôt que quelque interprétation possible qui puisse s'attacher aux phrases ou aux mots isolés. Et cette idée des hommes me paraît très claire et évidente.

Ce traité n'a pas été fait en hâte ou négligemment.

Chaque Etat a été poussé par des années de négociations stériles, à proximité de guerre en défense de ce qu'il considérait ses droits, comme il est exprimé dans l'Article 1er. Au fait, la guerre avait été déjà déclarée le 25 novembre 1857 par le Nicaragua, lorsque, grâce à l'intervention de la République de Salvador, un dernier effort pour l'éloigner fut fait, une autre convention fut convoquée et ce traité en est résulté. Nous pouvons maintenant arriver à l'entente mutuelle finalement arrêtée par ses auteurs, en cherchant premièrement dans le traité en entier l'idée générale, ou plan de conciliation sur lequel ils ont pu se mettre d'accord. Après, nous devrons voir que la signification générale du traité, prise en entier, s'harmonise complètement avec la description détaillée de la ligne, et avec les noms propres de toutes les localités employés, ou *non employés* en connexion avec les mêmes. Car le *non-usage* de quelques noms peut être aussi significatif que l'usage de quelques autres. Maintenant de la considération générale du traité en entier, le plan de conciliation se montre clair et simple.

Costa-Rica devait avoir comme ligne de limites la rive droite, ou sud-est de la rivière considérée comme voie commerciale, d'un point situé à trois (3) milles au-dessous de Castillo et s'étendant jusqu'à la mer.

Le Nicaragua devait garder le pouvoir suprême sur toutes les eaux de la dite voie maritime de commerce, sans interruption jusqu'à la mer.

Il est à remarquer que cette division implique naturellement la possession par le Nicaragua de toutes les îles de la rivière et aussi de la rive gauche ou nord-ouest du point extrême (*headland*).

Cette division fait que la ligne de démarcation (supposant qu'elle soit tracée de la descente de la rive droite àun point près de Castillo) traverse les affluents du Colorado de même que ceux du Tauro.

Elle ne peut suivre ni l'un ni l'autre, car aucun d'eux n'est une voie commerciale, puisque ni l'un ni l'autre n'a pas de port à son embouchure.

Elle doit suivre l'affluent restant, celui appelé le San Juan Inférieur; passer par son port et se terminer à la Mer. La limite naturelle de cette ligne est l'extrémité droite de l'embouchure du port.

Ensuite, remarquons le langage de la description dont on se sert dans le traité pour expliquer d'où doit partir la ligne, et comment elle doit se diriger, laissant à côté, pour l'instant, le nom propre qui doit s'appliquer au point de départ. Elle doit partir "de l'embouchure de la rivière de San Juan de Nicaragua, et continuer de suivre la rive droite de la dite rivière à un point situé à une distance de trois (3) "milles anglais de Castillo Viejo."

Evidemment ce langage fut soigneusement considéré et précisé, et il n'y a qu'un point de départ possible pour telle ligne, et il se trouve à l'extrémité droite de la baie.

Enfin nous arrivons au nom propre donné au point de départ, "l'extrémité de Punta de Castilla." Ce nom, Punta de Castilla, ne paraît sur aucune des cartes originales de la baie de San Juan, qui ont été présentées par l'une ou l'autre partie à la controverse, et qui semblent comprendre toutes celles qui ont été publiées avant ou après le traité. Ceci est un fait significatif et sa signification est évidente. Punta de Castilla a dû être et a continué à être un point sans importance politique ou commerciale.

Autrement il n'aurait pas pu échapper si complètement à quelque note ou indication sur les cartes. Ce fait s'accorde entièrement avec les particularités de la terre ferme et du point extrême de la terre à la droite de la baie.

Elle continue aujourd'hui, obscure et inhabitée, sauf par la cabane d'un pêcheur.

Mais l'identification de la localité est mise en dehors d'aucune question de doute par la mention incidentale, dans un autre article du traité même, du nom de Punta de Castilla.

Dans l'Article V, le Costa Rica s'engage à permettre au Nicaragua de se servir temporairement d'un côté du port sans le paiement de droits de port, et le nom de Punta de Castilla y est clairement attaché.

Ainsi, nous avons, en joignant l'idée générale de conciliation au traité, la description littérale en détail de la ligne, et la vérification du nom appliqué au point de départ par sa mention incidentale dans une autre partie du traité, et par le témoignage unanime de tous les cartographes de toutes les nations, avant et après le traité, en excluant ce nom de toutes les autres portions du port. Ce fait paraît raisonnement suffisant sur le sujet, mais la situation paraîtra plus claire encore, en donnant une explication courte de la géographie locale et d'une particularité spéciale de cette baie de San Juan.

L'aspect principal de la géographie locale de cette baie, depuis les récits les plus éloignés ayant rapport au sujet, a été l'existence d'une île à son embouchure, appelée, dans quelques cartes anciennes, l'île de San Juan. C'est une île d'assez d'importance pour être mentionnée en 1820 par deux auteurs distingués, cités dans la réplique de Costa-Rica au mémoire du Nicaragua (page 12); et c'est une île aujourd'hui, et ainsi elle apparaît sur la carte qui accompagne cette décision. La particularité remarquable de cette baie est que la rivière n'amène que très peu d'eau pendant la saison annuelle des sécheresses. Quand ceci arrive, principalement pendant ces dernières années, des bancs de sable, secs aux marées ordinaires, mais submergés plus ou moins, et couverts par les vagues aux marées montantes, se forment, et s'étendent fréquemment jusqu'aux extrémités de la terre adjacente de sorte qu'on peut traverser à pied sec. Maintenant, toute la prétention de Costa-Rica se base entièrement sur la supposition que le 15 avril 1858, la date du traité, il existait une connexion entre l'île et la terre extrême à l'est, et qu'ainsi l'île fut convertie en un continent, et le point de départ des frontières fut reculé à l'extrémité ouest de l'île. A cette prétention, il y a au moins deux répliques, dont chacune me paraît décisive. Premièrement, la situation exacte du banc en ce jour ne saurait être prouvée définitivement, ce qui semblerait nécessaire avant d'arriver à des conclusions importantes.

Toutefois, comme la fin des sécheresses approchait, il est plus que probable, qu'une connexion comme celle déjà citée, existait entre l'île et la côte orientale de Costa-Rica. Mais au cas que ce soit vrai, il paraîtrait invraisemblable qu'une connexion temporaire puisse porter un changement permanent au caractère géographique et à la possession politique de l'île. Le même principe, s'il était admis, donnerait à Costa-Rica *toute île de la rivière* mise en communication avec sa rive par les bancs de sable pendant la saison des sécheresses. Mais partout dans le traité la rivière est tenue et reconnue comme voie commerciale. Ceci implique qu'elle doit être considérée comme étant en condition moyenne d'eau, et dans cette condition seulement est-elle navigable.

Mais la considération saillante du sujet est que les auteurs du traité, en se servant du nom de Punta de Castilla comme point de départ au lieu du nom de Punta Arenas, eurent l'intention de désigner la pointe de terre à l'est du port. Cet aspect de la question a déjà été discuté, mais aucune réplique directe n'a été faite à l'argument de Costa-Rica citant trois auteurs qui donnèrent le nom de Punta de Castilla à l'extrémité occidentale de la dite île, la pointe ayant été invariablement appelée Punta Arenas par tous les officiers navals et autres, les arpenteurs et les ingénieurs qui en ont dessiné la carte.

Ces auteurs sont, L. Montufar, guatémalien, en 1887; J. D. Gamez, nicaraguan, en 1889; E. G. Squier, américain, la date n'est pas donnée exactement, mais elle est subséquente au traité. Même parmi ces auteurs, les deux derniers ne se sont servis chacun d'eux du nom de Punta de Castilla comme synonyme pour Punta Arenas, qu'une seule fois. Contre tant d'autorités, nous avons premièrement une quantité innombrable d'autres écrivains clairement plus dignes de confiance; deuxièmement, les cartographes originaux de toutes les cartes, comme nous avons déjà dit; et troisièmement les auteurs du traité même, en leur emploi du Punta de Castilla dans l'Article V.

On doit se rappeler que, pendant plusieurs années avant la célébration de ce traité, Punta Arenas avait été de beaucoup la pointe la plus importante et la

plus en évidence de la baie. Sur ce point furent situés les quais, les magasins, les bureaux, etc., de la Grande Compagnie de Transit de Vanderbilt qui entretenait la ligne directe de New-York à San Francisco pendant la fièvre d'or des premières années en 1850. Ici les vapeurs de l'océan et des rivières se rencontrèrent et déchargèrent leurs passagers et leurs cargaisons. Ce fut ce point que cherchèrent à obtenir Walker et les filibustiers.

Le village de San Juan ne figure aucunement en comparaison, et il serait sans doute facile de produire des centaines de références à ce point comme Punta Arenas, par des officiers navals et diplomatiques de toutes les principales nations, par des résidents et fonctionnaires distingués et par des ingénieurs et arpenteurs occupés constamment de l'investigation du problème du canal, et par tous ceux possédant une connaissance personnelle de la localité.

En vue de toutes ces circonstances, la jalousie avec laquelle chaque partie du traité a défini ce qu'elle a concédé et ce qu'elle a gardé, la proéminence et l'importance de la localité, l'unanimité de toutes les cartes originales sur le nom, et sa publicité universelle, il est impossible à concevoir que le Nicaragua ait concédé à Costa-Rica ce territoire étendu et important, et que le représentant de ce dernier pays ait manqué de faire paraître le nom de Punta Arenas dans aucune partie du traité. Et pour des raisons si similaires, qu'il est inutile de les répéter, il est aussi impossible à concevoir que Costa-Rica eût accepté comme limite le Taura, et que le représentant du Nicaragua eût manqué entièrement de faire paraître le nom de Taura dans aucune partie du traité.

Ayant ainsi désigné d'une manière générale la pointe de terre à l'est de Harbor Head, comme la location du point de départ de la ligne de démarcation, il devient nécessaire maintenant de la spécifier plus minutieusement, afin que la dite ligne puisse être exactement déterminée et fixée définitivement. La location exacte du point de départ est déterminée dans la décision du Président Cleveland, comme étant "l'extrémité de Punta de Castilla, à l'embouchure de la rivière de San Juan de Nicaragua, telles qu'elles existaient le 15 avril 1858."

Une étude soigneuse de toutes les cartes et une comparaison de celles faites avant le traité avec celles de date récente faites par les conseils d'ingénieurs et de fonctionnaires de la Compagnie du Canal, et une d'aujourd'hui faite par vous-mêmes pour accompagner cette décision, rend très clair un fait.

L'endroit exact qui constituait l'extrémité de terre de Punta Castilla, le 15 avril 1858, a été depuis longtemps emporté par la Mer des Caraïbes, et il y a trop peu de conformité dans le contour de la côte des anciennes cartes pour permettre aucune certitude sur l'exposition des distances ou de la direction exacte qui y conduit de la présente extrémité de terre. L'endroit se trouvait au nord-est, et probablement à une distance entre six cents (600) et seize cents (1,600) pieds, mais il ne peut certainement pas être déterminé maintenant.

Dans ces circonstances, les exigences du traité et de la décision du Président Cleveland seront mieux remplies par l'adoption de ce qui est pratiquement l'extrémité de terre aujourd'hui, ou l'extrémité nord-ouest de la terre ferme, à la côte orientale de la lagune de Harbor Head.

En conséquence, j'ai fait une inspection personnelle du terrain et je déclare que la ligne de démarcation se dirige comme suit, à savoir:

Sa direction se dirigera du nord-est au sud-ouest, à travers le banc de sable de la Mer des Caraïbes, aux eaux de la lagune de Harbor Head.

COSTA-RICA.

CONTRAT POUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Le Bureau doit à l'amabilité de Señor Don Joaquin B. Calvo, Ministre Résident de Costa-Rica à Washington, de pouvoir publier l'information suivante:

Le Congrès Constitutionnel de la République a approuvé le contrat pour la construction du Chemin de Fer du Pacifique, conclu le 14 juin 1897 entre le Ministre des Travaux Publics et M. John H. Casement, citoyen des Etats-Unis.

Ci-après se trouvent les principaux articles du contrat, avec les amendements présentés par la Chambre.

M. Casement s'engage à construire, moyennant une somme de $2,898,971.43, en or des Etats-Unis, et à remettre au Gouvernement, en parfaite condition pour le service, une ligne de chemin de fer, avec toutes les constructions y appartenant, qui, partant de la capitale de la République, aboutira au port de Tivives sur le Pacifique. Le matériel roulant, aussi bien que tout ce qui entre dans la construction de la ligne, doit être de première classe, et l'entrepreneur sera soumis aux provisions prescrites par le Bureau des Travaux Publics.

Le lit de la ligne aura une largeur de 4m. 57 entre les coupes, et une largeur de 3m. 25 sur les terrassements.

Les rails devront être en acier de Bessemer, pesant 25 kilogrammes le mètre linéaire. Les traverses devront être en bois dur, sujettes à l'approbation du Gouvernement, et devront mesurer 7 pieds (anglais) en longueur, 6 pouces en hauteur et 9 pouces en largeur. Elles seront posées à des intervalles de $0^{m}.730$, d'un centre à l'autre. Le ballast devra être en sable de rivière, en gravier et en pierre dure. Les façades de la maçonnerie seront en pierre dure taillée. Les ponts devront être construits en acier et en fer, et les plans des ponts, montrant le système de construction, doivent être présentés d'abord au Gouvernement pour être examinés et approuvés. Toutes les constructions métalliques devront être soumises à des essais rigoureux pour déterminer leur degré de résistance. La ligne se composera d'une seule voie de 3 pieds 6½ pouces (anglais) entre les rails, et un peu plus large aux courbes. Il y aura une station

à chaque bout de la ligne, bien construite et pourvue de tout ce qui est nécessaire pour assurer un bon service. Il sera construit à San José une usine possédant les machines et appareils pour la réparation du matériel roulant. Une gare secondaire sera construite dans ce port. Une remise de locomotives sera construite à la capitale, avec une capacité pour quatre machines et les plaques tournantes correspondantes.

La ligne doit être équipée de quatre locomotives de passagers et de frêt, de 40 tonnes chacune; deux de 28 tonnes chacune; six wagons de passagers de première classe, six wagons de passagers de seconde classe; vingt wagons de frêt et de bagages, et quarante wagons ouverts.

Les locomotives et les wagons seront construits d'après le système américain.

Une ligne télégraphique, avec ses bureaux correspondants, devra suivre la longueur totale de la ligne.

L'entrepreneur s'engage à commencer les travaux de construction de la ligne dans un délai de six mois à partir de l'approbation finale du contrat, et dans les trente mois suivants il devra donner livraison de la ligne complètement terminée au Gouvernement, avec tous ses accessoires.

Comme garantie de l'exécution de ce contrat, l'entrepreneur devra déposer au Trésor National, dans un délai de soixante jours après l'approbation définitive de ce contract par le Congrès Constitutionnel, un bon, garanti par l'American Surety Company of New York, pour la somme de $30,000 en or des Etats-Unis, et si le Gouvernement le préférait, la somme de $30,000 en argent comptant.

A l'égard du bon de garantie de $30,000 en or des Etats-Unis, ou de $30,000 en argent comptant, suivant le cas, l'entrepreneur perdra le montant de cette somme et ne pourra faire aucune réclamation dans les cas suivants:

1° Au cas où les travaux ne seraient pas commencés dans les six mois qui suivront l'approbation définitive du contrat par le Congrès Constitutionnel;

2° Au cas où les travaux seraient suspendus, après qu'ils ont été commencés, pendant une période consécutive de trois mois au moins, pourvu que cette interruption ne soit survenue par suite de causes imprévues ou par force majeure dûment constatées.

Si l'entrepreneur manquait de terminer la ligne dans le temps stipulé, il devra payer une amende de $3,000, en or des Etats-Unis, pour chaque mois de délai, jusqu'á l'achèvement complet des travaux. Le Gouvernement s'engage à mettre l'entrepreneur en possession de tout le terrain nécessaire pour la construction des gares et de leurs accessoires. Tout le matériel nécessaire à la construction du chemin de fer sera admis en franchise de tous droits de douane et de quayage.

Le Gouvernement s'engage à obtenir pour l'entrepreneur, dans tous les cas nécessaires, le droit de traverser les routes et propriétés appartenant à des particuliers.

L'entrepreneur peut faire venir de l'étranger des ouvriers de race blanche, et en cas de nécessité, des ouvriers de race noire ou Japonaise, pourvu que l'entrepreneur s'engage à pourvoir au renvoi du pays de ces deux dernières classes d'ouvriers, si le Gouvernement le désirait. Les ouvriers peuvent faire entrer, en franchise de tout droit et de toute taxe, leurs bagages, c'est-à-dire les articles d'usage personnel et les instruments de leur profession.

Le Gouvernement déposera chaque mois, dès le commencement du dit travail, pour faire face aux paiements de l'entrepreneur, la somme de $100,000 dans la banque de Costa-Rica. Le contrat renferme toutes les conditions ayant rapport à ce sujet. Si l'entrepreneur achevait la ligne à la satisfaction du Gouvernement avant la atde stipulée, ce dernier en prendra la livraison avec tous ses accessoires, etc., payant en bons à l'entrepreneur, ou à son représentant légal, le solde dû pour l'exécution de ce contrat.

Toutes les questions litigieuses affectant ce contrat devront être décidées par quatre arbitres, dont deux nommés par chaque partie intéressée, et en cas de dispute, par un cinquième arbitre, qui aura été nommé auparavant par les parties intéressées. L'entrepreneur abandonne tout recours à l'intervention diplomatique, et se soumet entièrement aux lois de la République.

Ce contrat ne pourra être transféré à aucune personne ou compagnie sans l'autorité préalable du Gouvernement, et dans aucun cas ne pourra être transféré à un gouvernement étranger.

NOTE.—Le 21 septembre, M. JOHN S. CASEMENT a déposé le bon pour la somme de $30,000 (en or des Etats-Unis) désigné dans le contrat, comme garantie de bonne foi de l'exécution des termes du contrat.

Les travaux de construction ont déjà commencé et se poursuivent activement.

ÉQUATEUR.

CONTRAT DE CHEMIN DE FER.

Le journal officiel de la République, Le "Registro Oficial" assure que le Gouvernement de l'Equateur vient de conclure un contrat avec M. Archer Harman, de New York, représentant un syndicat composé de capitalistes des Etats-Unis, pour la construction d'un chemin de fer de Guayaquil à Quito. La lettre suivante, écrite par M. Harmon au Président Alfaro, suffira pour montrer la grandeur de l'entreprise, les dépenses totales étant estimées à $17,532,000.

Partant de Quito à une élévation de 9,350 pieds au-dessus du niveau de la mer, la ligne desservira Santa Rosa, à une élévation de 9,986 pieds. Quelques milles plus loin, la ligne, après avoir traversé une région très découpée, arrivera à Tambillo, à une élévation de 8,250 pieds. Puis, traversant une région également découpée et escarpée, elle atteindra une élévation de 11,980 pieds. De ce point, la ligne redescendra à San Miguel, à une altitude de 8,304 pieds, d'où elle remontera à une altitudes de 9,800 pieds. Le prochain point à traverser sera Ambato à une élévation de 8,100 pieds; de ce point les hauteurs du Chimborazo seront traversées à une altitude de 12,300 pieds. Ensuite la ligne descendra et remontera à des altitudes de 10,460 et de 11,800 pieds respectivement, jusqu' à Guamote, à une élévation de 10,480 pieds. Le terrain qui sera traversé, tant en remontant qu'en descendant les différentes hauteurs, est excessivement escarpé et il sera nécessaire dans plusieurs endroits de traverser des rivières, dont quelques-unes sont déjà très importantes. Je ne connais aucune autre ligne au monde qui traverse aussi fréquemment de si grandes hauteurs, ou des terrains aussi difficiles et découpés et qui rencontre dans son chemin tant de courants et de rivières. Suivant mes calculs, il sera nécessaire de construire 830 ponts sur toute l'étendue de la ligne, dont quelques-uns auront un diamètre d'arche de 500 pieds.

Le chemin de fer devra être achevé dans un délai de six ans d'à partir de la date du commencement des travaux, qui aura lieu cette année-ci. La concession accorde à la compagnie, le chemin de fer existant de Guayaquil à l'interieur, une distance de 65 milles; cette ligne fera partie de la nouvelle voie ferrée. Comme garantie de l'exécution de leurs obligations, la compagnie devra déposer avec le gouvernement la somme de $520,000. La longueur totale de la ligne sera d'environ 650 kilomètres, au coût moyen de $27,000 en or pour chaque kilomètre.

MEXIQUE.

RAPPORT COMMERCIAL POUR 1896.

Le fait le plus remarquable constaté dans les conditions commerciales du Mexique pour 1896, est l'augmentation constante des relations commerciales avec les Etats-Unis, qui prennent environ 75 pour cent du total des produits d'exportation; l'Angleterre vient ensuite avec 16 pour cent, ne laissant aux autres pays ensemble, qu'à peu près 10 pour cent des exportations. Les importations provenant des Etats-Unis, qui en 1895 representaient 45 pour cent du commerce total, se sont élevées à 52½ pour cent, soit une augmentation pour un an de $8,262,000.

Cette augmentation dans la valeur des importations est due en partie, à la diminution de la récolte du maïs, qui constitue l'aliment principal des classes pauvres, ce qui a nécessité l'importation de cette denrée en plus grandes quantités des Etats-Unis. Malgré la mauvaise récolte du café, la valeur des exportations a été plus grande cette année que l'année antérieure, cette somme s'étant augmentée de beaucoup, des exportations d'or et d'argent et surtout de l'argent, de sorte qu'en somme, l'année de 1896 fût très prospère.

La valeur totale des importations en 1896 s'est élevée à $45,176,358 contre $34,970,358 en 1896, soit une augmentation de plus de $10,206,000 ou d'environ 30 pour cent. De ce total, suivant Mr. Carden, Consul britannique à la Cité de Mexico, 3,888,000 de dollars peuvent être crédités à l'augmentation actuelle de la consommation, le reste étant dû principalement aux placements de capitaux étrangers, sous forme de matériaux de construction pour les travaux publics ou pour les entreprises industrielles. Les importations d'articles de luxe, tels que voitures, nouveautés, bijouterie, liqueurs spiritueuses, épiceries de prémière classe et autres articles semblables, accusent une augmentation d'à peu près $1,701,000; les importations de maïs, dont la cause de l'importation extensive a été expliquée, se sont élevées à $2,167,000; tandis que les cotonnades, qui sont descendues à une évaluation plus basse que dans les années normales, à cause

de l'addition du coton brut pour la manufacture nationale, ont atteint le chiffre élevé de $972,000.

La demande de charbon et de coke augmente constamment d'année en année en vue du développement remarquable des entreprises industrielles dans le pays. En 1896 les importations de ces articles ont dépassé celles de 1895 de plus de 50,000 tonnes, une grande partie de cet excès provenant des Etats-Unis. On peut se rendre compte de la grande activité dans l'industrie manufacturière du coton mexicain du fait que, bien que la récolte dans la République en 1896 ait été meilleure qu'à l'ordinaire, les importations du matériel brut ont dépassé de 30,000 quintaux, celles de l'année antérieure et que la consommation totale du coton brut employé dans les filatures de coton a dépassé 470,000 quintaux.

Pour les cotonnades à la pièce, l'évaluation de 1896 est en excès de $486,000 de celle pour 1895, mais puisque ce matériel sert presque exclusivement pour les vêtements des classes pauvres, sa vente a été atteinte par le prix élevé des denrées alimentaires, et un stock considérable s'est accumulé dans les magasins. On peut se former une idée de la consommation dans la République de ces articles, d'après les données officielles qui représentent la production des fabriques nationales d'avoir été de 260,000,000 verges, à laquelle il faut ajouter environ 60,000,000 verges de cotonnades importées.

Les importations de toiles de lin montrent une évaluation totale de $694,330, qui accusent une augmentation de $141,305 sur celles de l'année antérieure. Il y a une diminution d'à peu près 12 pour cent au compte des lainages qui ne peut s'expliquer que par l'amélioration dans la qualité des étoffes de fabrique nationale.

La plus-value dans les importations du fer et de l'acier est frappante, s'élevant à $1,965,582, soit une augmentation de presque 70 pour cent par comparaison aux données de 1895, démontrant une activité exceptionnelle dans la construction et l'amélioration de travaux d'une utilité permanente au pays. Plus de la moitié de cette plus-value, ou environ $1,064,000, porte principalement sur les importations de rails enacier et sur les traverses, et le reste peut se distribuer à peu près comme suit: Tuyaux en fer, $208,980; plaques en fer ridé et poteaux en fer pour la toiture, $87,480; clous, vis et rivets, $72,900; fer en plaques, en cercle ou en barre $53,460; instruments agricoles, $48,600; acier en barre pour

usage dans l'exploitation minière, $34,120; et manufactures diverses de fer et d'acier, $398,120.

Les importations de machines et d'instruments accusent une augmentation de 10 pour cent sur celles de 1895, la subdivision la plus importante sous ce titre étant celle sous la classification générale de "machines agricoles et autres," comprenant toutes les machines dont on se sert dans l'agriculture, dans les industries minières et manufacturières dont les importations s'élevaient, en 1896, à $2,835,066, soit une augmentation de $461,700 sur l'année 1895. On constate une augmentation de $418,824 sur l'année antérieure dans les machines à vapeur, les outils d'artisans, les pompes, les presses d'imprimerie et les machines diverses. Ces articles sont importés de préférence des Etats-Unis, à cause de la qualité supérieure, et de la rapidité avec laquelle les commandes sont remplies dans le pays voisin.

Les liqueurs spiritueuses accusent une augmentation de $242,524, les importations de bière restent stationnaires, avec une valeur de $208,880. Il est probable qu'en quelques années une très petite quantite de bière étrangère sera consommée au Mexique, puisque la brasserie commence à se développer, et la grande amélioration apportée à la qualité de la bière actuellement vendue, prise en conjonction du prix peu élevé de la vente en détail, rend difficile la concurrence du produit étranger, sauf sous des conditions spéciales.

Les importations de produits pharmaceutiques se sont élevées en 1896 à $1,645,047, contre $1,480,368 en 1895; dans ce commerce la plus-value des importations de peintures et de couleurs, qui accusent une différence de 130 pour cent, est remarquable.

Quant au papier et ses manufactures, une comparaison des importations des deux années, accuse une plus-value pour 1896 de $262,419; cette augmentation se trouve principalement sous les subdivisions de livres et musique, papier à lettres, formes imprimées et livres de comptes. Il ya eu une légère diminution de demandes de papiers peints.

La valeur des importations des différents articles, désignés comme "autres articles," a été de 43 pour cent de plus en 1896 qu'en 1895, les totaux étant respectivement de $18,875,947 et $13,157,245. Les articles qui accusent la plus grande plus-value

sont les comestibles et les provisions, qui ont augmenté de $2,018,154 à $5,082,920. Dans cette dernière somme, la valeur du maïs importé aux Etats-Unis, dont on a déjà parlé, compte pour environ $2,187,000.

L'importation des bois et de ses manufactures a augmenté très sensiblement, la valeur en 1895 étant de $549,584, tandis qu'en 1896 elle s'est élevée à $2,054,483. Cette augmentation est due en grande partie aux bois sciés de construction.

Un autre article d'importance est celui des voitures et autres véhicules, parmi lesquels sont compris les wagons de chemins de fer, dont les importations se sont élevées de $166,324 en 1895 à $959,494 en 1896.

Les autres classifications d'articles qui demandent une attention particulière à cause de la valeur représentée et l'augmentation constatée dans le total de leurs importations sont, par l'ordre de leur importance: Ciment, tuiles, briques réfractaires, cuivre, airain, et zinc; articles en terre et verrerie; articles en cuir, dont l'ensemble en 1896 représentait une valeur de $3,668,411 contre $2,048,247 en 1895.

La nature des exportations du Mexique a changé considérablement pendant l'année 1896, une diminution de presque 50 pour cent s'étant fait sentir dans les exportations de café, tandis que la grande augmentation dans les exportations d'or et d'argent, aussi bien que dans les bois de teintures, le cuivre, les bois d'ébénisterie et le tabac, a plus que rétabli l'équilibre. Les chiffres officiels placent la valeur totale des exportations à $2,197,000 de plus que pour l'année antérieure. Les produits miniers constituent, comme à l'ordinaire, une grande partie des exportations, s'élevant à 70 pour cent du total, dû aux exportations de l'or, de l'argent, du cuivre et du plomb. L'industrie minière a soulevé beaucoup d'intérêt, et plusieurs nouvelles mines ont été ouvertes dans les Etats de Oaxaca et de Mexico, aussi bien qu'à Sonora. Du total de l'or exporté, presque 85 pour cent ont été sous forme de bouillons d'or, et le reste se compose d'un peu de monnaie et quelques minerais d'or expediés, pour la plupart, de la côte occidentale à San Francisco pour le triage.

En 1896, la valeur de l'argent expédié du Mexique pendant un an a atteint le plus gros chiffre, soit, au cours moyen du change

pour cette année, la somme de $30,692,694. De ce total, trente-et-un pour cent sont au compte de la monnaie d'argent mexicaine. Vingt pour cent ont été exportés, sous forme de minerais et de sulfites, pour le traitement, aux Etats-Unis, à l'Allemagne et à l'Angleterre. Quarante-huit pour cent ont été exportés aux Etats-Unis en lingots, soit d'argent pur, soit de ce qui est connu aux Etats-Unis comme bouillons de plomb, c'est-à-dire le plomb argentifère tel qu'il sort de la fonte et avant d'être raffiné.

L'industrie de la fonte des métaux a pris un grand essor ces dernières années, surtout en ce qui concerne l'économie dans le traitement des minerais, et il est probable que les quantités de minerai expédiées à l'étranger diminueront d'année en année.

Le développement remarquable de l'exploitation argentifère, malgré le bas prix du métal à l'étranger, est dû en grande partie au fait que de grandes quantités de minerais, qui ne sont pas assez riches pour subir le coût élevé de la réduction par les méthodes imparfaites employées dans la plupart des petits camps miniers, peuvent être expédiées avantageusement pour le traitement à une ou l'autre des grandes fonderies situées dans les parties centrales ou septentrionales de la République. Le mouvement de frêt ainsi occasionné, et qui s'élève à plusieurs centaines de milliers de tonnes par année, a été du plus grand bénéfice aux chemins de fer.

La récolte du henequen de 1896 a été grande, les exportations atteignant 4,800 tonnes au-dessus de celles de l'année antérieure, mais comme le prix était plus bas, la valeur au lieu d'être plus grande, en a été moins.

Le prix de la fibre d'ixia a aussi subi une dépréciation, mais elle a été plus que dédommagée par la grande augmentation de la quantité exportée, les totaux respectifs étant de 3,599 tonnes, évaluées à $291,469, en 1895, et de 7,879 tonnes, évaluées à $368,545, en 1896.

D'autre part la racine de genêt a augmenté considérablement en prix; ell est passée de moins de $131.22 par tonne, à plus de $155.52. On observe une augmentation correspondante dans la quantité exportée.

Le café a subi une diminution notable, tant par rapport à la quantité produite qu'aux prix. Le cuivre s'est avancé un peu

sous le rapport de la quantité et de la valeur, et le prix moyen des bois de teintures a été en somme plus élevé qu'en 1895, avec une augmentation considérable dans la quantité exportée.

Les exportations de bétail sur pied, quoique trois fois plus grandes que celles de 1894, accusent une diminution en comparaison des données de 1895; le chiffre total des exportations pour 1896 étant de 184,713, y compris les bêtes à cornes, les moutons, les porcs, les chevaux, les mulets et les ânes. Pendant les deux années sous considération, le plomb est resté stationnaire, si on excepte une légère augmentation de la valeur.

Le prix des peaux de chèvres et des cuirs de bœufs, dans le marché à New York a été un peu moins élevé qu'en 1895, et ce fait, pris en conjonction avec la grande exportation de bétail sur pied des Etats au nord de la République pendant les deux dernières années, explique la diminution dans la valeur de ces articles en 1896, qui toutefois n'a pas été de plus de 10 pour cent.

Tandis que les données pendant les deux dernières années pour le tabac manufacturé sont substantiellement les mêmes, la grande augmentation dans les exportations du tabac en feuilles, s'élevant à 1,070,413 livres en excès de l'année antérieure, accuse une évaluation totale sur les exportations de tabac de toute epèce de $240,016 en excès, soit plus de 30 pour cent d'augmentation pour l'année 1896. La rareté croissante du tabac cubain, donne un plus grand essor à l'industrie du Mexique, et il y a tout lieu d'espérer une augmentation considérable dans l'exportation de cet article dans le cours des deux ou trois ans prochains.

La gomme de chicle qui ne demande que très peu de préparation pour être mise en vente, a attiré dernièrement beaucoup d'attention, avec le résultat que les exportations en 1896 ont dépassé de près de 1,000,000 livres, celles de l'année antérieur. Toutefois, en conséquence de cette production énorme, il y a eu une diminution notable dans le prix.

La valeur des bois d'ébénisterie exportés en 1896 a été de $478,948 contre $328,906 en 1895, l'augmentation portant principalement sur le cèdre.

La vanille montre une diminution considérable dans la quantité exportée, mais cette diminution a été en grande partie dédommagée par la hausse du prix, et les mêmes conditions sont constatées dans les expéditions de haricots.

Dû à la demande croissante aux Etats-Unis d'oranges mexicaines, les exportations de fruits indiquent une large augmentation au-dessus de celle de 1895, et avec le sucre, il y a une évaluation en excès dans ces deux articles à eux seuls de près de 40 pour cent.

NOTE.—Les statistiques dans le rapport ci-dessus ont été calculées en monnaie anglaise et réduites à celle des Etats-Unis au cours de $4.86 par livre sterling.

PÉROU.

INFORMATION RELATIVE À LA LOI MINIÈRE.

Le Ministre du Pérou à Londres, Señor Don José CANEVARO, dans une communication récente, donne l'interprétation suivante à la loi gouvernant les concessions de titres miniers au Pérou:

Les lois minières en vigueur au Pérou n'accordent, à chaque mineur, que sept titres, mais une loi récente autorise le Gouvernement à accorder, à volonté, un nombre extraordinaire de titres aux compagnies minières, suivant leur importance. En vue des demandes de beaucoup de personnes sollicitant un nombre extraordinaire de placements et qui n'en prennent pas possession effective, le Gouvernement a décidé, par le décret du 22 mai, que toute personne sollicitant un nombre de titres aurifères au-dessus de sept, doit déposer au Trésor, comme garantie, une somme de 200 à 500 soles. Cette somme leur sera rendue aussitôt que l'acte de concession sera accordé; ainsi il est évident que cette somme n'est pas une taxe, mais tout simplement une garantie temporaire. De plus, les mineurs qui ne prennent que sept ou moins de titres ne déposent pas de garantie, et il leur est nécessaire seulement de déclarer, ce qui n'est que juste, qu'ils respecteront les nouvelles lois minières que le Congrès votera, suivant un autre décret suprême de la même date.

PUITS DE PÉTROLE SUR LA CÔTE.

M. HORACE N. WILSON, de retour récent des régions productives du pétrole de la côte septentrionale du Pérou, a envoyé au Bureau une communication relative à ce sujet.

Suivant l'opinion de M. WILSON, il y a en opération actuelle dans le district de Zorritos plus de quatre-vingt-dix puits, tous en condition florissante. La production est plus grande à present qu'à toute autre période de l'histoire de cette industrie, et le pétrole est expédié tant au nord qu'au sud de la côte, et fournit les marchés de l'Equateur, du Pérou et du Chili. Le produit est d'une

qualité supérieure; on prépare aux usines un pétrole pour l'éclairage, et les cabotiers et les locomotives de quelques lignes péruviennes se servent du pétrole des puits comme combustible.

VENEZUELA.

DROITS DE QUAYAGE AU PORT DE MARACAÏBO.

Le consul des Etats-Unis, M. E. H. Plumacher, a informé le Département d'Etat que les travaux de construction des nouveaux quais à Maracaïbo ont été terminés, et que la douane est à moitié finie. Le consul envoie en même temps une copie du nouveau tarif de port, etc., au Maracaïbo, qui est le suivant·

Importation.—Pour le débarquement au quai, le transport à la douane, l'emmagasinage dans ses entrepôts, le transfert à la salle d'inspection, le pesage, le transport aux établissements commerciaux, et l'emmagasinage de toute marchandise et de tout produit provenant de ports étrangers ou nationaux, autres que ceux du lac du Maracaïbo, il sera perçu un impôt de un bolivar vingt centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Pour le débarquement au quai et l'expédition, le transport aux maisons de commerce et l'emmagasinage de toute marchandise, de tout produit, et d'autres articles provenant des ports du lac de Maracaïbo et des rivières qui débouchent dans ce lac, il sera perçu un impôt de 65 centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Exportation.—Pour la réception à une maison commerciale, le transport au quai, le pesage, l'emmagasinage dans ce quai de toute marchandise, de tout produit et d'articles à destination de ports étrangers ou nationaux autres que ceux du lac de Maracaïbo, il sera perçu un impôt de 65 centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Importations en transit pour la Colombie.—Pour le débarquement au quai, le transport à la douane, le pesage et l'inspection, l'emmagasinage dans les entrepôts de transit de toute marchandise, de tout produit et d'autres articles provenant de n'importe quel port, il sera perçu un impôt de 90 centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Bagage.—Pour le débarquement au quai, le transport à la douane, et de là à la maison du possesseur, le tarif sur les bagages sera le suivant:

Pour chaque colis qui pèse jusqu'à 20 kilogrammes.	50 centimes.
Pour chaque colis qui pèse de 21 à 70 kilogrammes.....	1 bolivar.
Pour chaque colis qui pèse de 71 à 100 kilogrammes...	2 bolivars.

Les bagages qui pèsent plus de 100 kilogrammes paieront au taux de 50 centimes pour chaque 50 kilogrammes d'excès de poids brut.

Les taux ci-dessus indiqués sont pour les bagages devant être transportés dans les maisons de la ville. Quand ils seront destinés aux environs, le prix de transport sera fixé par les parties intéressées.

Au cas où les propriétaires ou consignataires préféreraient de ne pas employer les employés de la douane pour le transport de leurs cargaisons ou bagages d'importation ou d'exportation (après qu'ils ont passé par la douane), la compagnie demandera pour leurs marchandises la moitié du tarif correspondant.

Quand les propriétaires ou consignataires, avec la permission du Gouvernement National ou des autorités de la douane, réexpédieront des marchandises, des produits, ou autres articles, la compagnie demandera toujours la moitié des taxes respectives. Sont exceptés, les menus fruits, les bois naturels, les cornes, les os et sabots de chevaux, l'écorce d'arbres, les semences, et les bois de teinture.

Les propriétaires, les consignataires, ou expéditeurs de bois, d'écorces, de graines, de cornes, d'os, etc., importés des ports situés sur le lac de Maracaïbo, ou de ceux situés sur les fleuves tributaires, et destinés à l'exportation à un port étranger, ou aux autres ports nationaux sauf ceux du lac, ne sont pas obligés de se servir des employés du quai pour le transport de ces marchandises.

Quand les employés du quai feront des services non spécifiés dans ce tarif, les prix devront s'arranger entre la partie intéressée et l'administrateur de la compagnie.

Afin d'éviter des difficultés dans la liquidation et la supputation des comptes, toute marchandise d'importation ou d'exportation, de moins de 100 kilogrammes de poids, sera considérée comme de 100 kilogrammes.

PRODUITS AGRICOLES.

Les faits suivants, relatifs aux produits agricoles du Venezuela sont relevés d'une communication du vice-consul de France adressée à son Gouvernement, et publiée dans un numéro récent du Moniteur Officiel.

Le Venezuela possède à l'état sauvage, la "vainilla lutescens." La plus généralement connue dans le commerce, est la "vainilla planifolia," très aromatique. C'est un genre de culture non exploité ici. La vanille vénézuélienne, de même que la mexicaine, vient très bien dans les terrains couverts, riches en humus des Etats de Falcon, de Lara, de Bolivar, de Bermudez et de Zamora. La statistique officielle ne donne aucun chiffre sur les quantités exportées, ni sur la récolte dans le pays.

La sarrapia, ou fève tonka, se trouve à l'état sauvage dans presque toutes les forêts qu'arrosent l'Orénoque et ses affluents. L'arbuste qui donne ce fruit, le "dipterigs odorata," commence à produire dès la troisième année; les graines de ces fruits, longues, de couleur noire lorsqu'elles sont sèches, ont un parfum spécial, très odoriférant. Quelques-uns l'emploient pour parfumer le tabac. Presque toute la récolte de sarrapia du Venezuela s'exporte de Ciudad-Bolivar sur Hambourg ou New-York. Durant l'année

économique de 1895 à 1896, on a exporté 2,629 colis pesant 211,319 kilog., d'une valeur de 1,415,668 bolivars. *

Les procédés employés généralement pour la récolte de la fève tonka amènent la destruction des plantes, aussi le gouvernement a-t-il dû prendre des mesures pour la protection des "sarrapiales" situées sur le territoire de la nation. Dernièrement des concessions ont été données dans la région du Caura, pour l'exploitation de ce produit et la culture du terrain où serait surtout semée la "sarrapia."

L'extrait résineux de copahu provient du "copaifera officionalis" connu ici sous le nom de "cabima" ou "cambimba." Il sort de l'arbre, sous forme d'huile noirâtre, d'une odeur très agréable. Cet arbre se rencontre à l'état sauvage, dans les bois de l'Orénoque, dans les forêts de l'est du Venezuela, et dans le bassin de la lagune de Maracaïbo. L'exportation de copahu pendant l'année 1895–96 a atteint 17,716 kilog., valant 43,220 bolivars. Plus du tiers a été employé aux Etats-Unis du Nord.

Le caoutchouc abonde dans les bois de l'est du Venezuela et principalement dans les grandes forêts de l'Orénoque. L'extraction de cette matière, jusqu'ici primitive, amène la rapide destruction de cette richesse naturelle, et le Gouvernement s'est vu dans l'obligation de prendre des mesures très sévères en vue de sa conservation, de sorte que maintenant l'extraction du suc se fait sans causer la mort de l'arbre. Les caoutchoucs les plus estimés dans le commerce sont ceux dans la composition desquels entre le suc du "hevea brasiliensis" et du "mimusops globosa;" ces deux espèces abondent dans les forêts vénézuéliennes. Ces produits, comme bien d'autres du territoire vénézuélien limitrophe du Brésil, les fibres du palmier destinées à la fabrication des balais, et les noix de Rio Negro, plus souvent appelées châtaignes du Brésil, sont considérés comme originaires de cette République, leur exportation se faisant surtout par le port de Pará. En 1895-96, les quantités de caoutchouc exportées par Ciudad-Bolivar et Maturin, se sont élevées à 65,332 kilog., d'une valeur de 324,041 bolivars. D'après le mémoire du Ministre de Hacienda de 1897, il a encore été exporté 143,323 kilog. de gutta-percha, valant 179,688 bolivars. Les incisions dans l'arbre à caoutchouc peuvent se faire dès qu'il a atteint sa troisième année. On ne peut calculer, même approxi-

*1 bolivar équivant 1 franc.

mativement, le nombre d'arbres à caoutchouc existant sur le territoire vénézuélien. La quantité de produit solide que peut donner un arbre varie beaucoup, mais elle n'excède pas une livre (450 grammes).

Afin de répondre par avance aux demandes de renseignements des personnes qui désireraient se livrer à cette exploitation, il est bon de dire que le travailleur dans les campagnes se paie, en moyenne, de trois à quatre bolivars par jour. En ce qui concerne la récolte du caoutchouc et de la sarrapia, le travail par journée n'est pas en usage; chaque ouvrier est payé suivant la quantité et la qualité des produits qu'il recueille. A l'époque des récoltes, beaucoup d'habitants des villages des environs de Ciudad Bolivar et Maturin vont vivre quelque temps dans les bois, d'où ils reviennent pour trier et vendre les fruits ramassés.

MISCELLANÉES COMMERCIALES.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

Exportations Agricoles. Une comparaison des exportations de l'Argentine pour le premier semestre de 1897, avec celles pour la période correspondante de 1896, montre une augmentation décisive dans la valeur des articles, tels que la laine, le bœuf et le mouton gelés. Les exportations de laine pour 1896 ont été de 127,357 tonnes; pour 1897, de 143,851 tonnes, soit une augmentation de 16,494 tonnes, évaluées à $3,516,619. Les exportations de foin se sont avancées, de 57,286 tonnes en 1896, à 62,456 tonnes en 1897; les 5,170 tonnes en plus ayant une valeur de $60,027. Pour le bœuf et le mouton gelés, les augmentations rapportées sont de 569 tonnes et de 142 tonnes, respectivement.

Perspectives des Récoltes. Les dernières informations dignes de confiance, reçues au sujet de la condition des récoltes dans la République Argentine, sont très encourageantes. Le danger qu'on redoutait des sécheresses et des sauterelles est passé, et on n'éprouve encore que des craintes sur l'effet des gelées. On croit que l'état avancé des céréales donne l'assurance que ce danger n'est pas imminent. L'étendue livrée à la culture du blé, du maïs, et de la graine de lin, est exceptionnellement grande. Dans la province de Santa Fé, il y a sous cultivation 1,000,000 d'hectares; dans celle de Buénos-Ayres, 370,000; dans celle de Córdoba, 290,000; dans celle de Entre Rios, 220,000, et dans les autres provinces, 120,000 hectares; soit un total de 2,000,000 d'hectares, dont on s'attendă une récolte de 20,000,000 d'hectolitres de blé. Quand les réductions des quantités nécessaires pour la consommation nationale et pour la semence seront faites, il restera encore pour l'exportation 1,000,000 de tonnes, évaluées

à sept millions de livres sterling environ. L'évaluation de la graine de lin est de deux millions de livres sterling environ. Le prix du blé a augmenté de neuf dollars par 100 kilos, au-dessus de la valeur pour la même periode de l'année dernière, quand le prix courant était de sept dollars.

BRÉSIL.

Exportations de Caoutchouc. Les exportations de caoutchouc de la région de l'Amazone pendant le mois d'Août dernier, ont été, d'après les chiffres officiels, de 1,008,458 kilogrammes. Presque le tiers de ce total a été expédié aux Etats-Unis (636,258 kilogrammes), et 372,200 kilogrammes ont été exportés aux ports européens.

CHILI.

Fabrique de Fil de Fer et de Clous. Les informations reçues de Valparaiso annoncent qu'un représentant d'un syndicat français est maintenant au Chili en vue d'établir dans cette ville, sur une grande échelle, une fabrique de fil de fer et de clous.

Opportunités Industrielles. Le Chargé d'affaires de France à Santiago a communiqué à son Gouvernement, dans un rapport récent, les entreprises industrielles qui, à son avis, bénéficieraient le plus les capitalistes étrangers. Il énumère les industries des tissus, du vêtement, de la chaussure, des denrées alimentaires, et toutes celles qui procèdent de la métallurgie du fer, du cuivre et de l'argent, comme des placements avantageux pour le capital étranger.

MEXIQUE.

Évaluation des Importations. Le Ministre Limantour, du Département des Finances du Gouvernement mexicain, vient de publier une circulaire ayant rapport à l'évaluation donnée, dans les factures consulaires, aux marchandises destinées à l'importation dans la République du Mexique. Les consuls sont sollicités à envoyer au Département un rapport sur la valeur actuelle des marchandises, et la proportion de la moins-value qu'ils croient avoir été déclarée dans les factures. Les commerçants expédiant des marchandises à ce pays sont prévenus que cette habitude de faire déprécier la valeur des marchandises ne bénéficie que très peu les consignataires, puisque les droits d'importation ne sont pas établis sur une base *ad valorem*.

Développement Industriel et Agricole. Le Consul Simmons, à Piedras Négras estime la récolte du coton du Mexique, pour l'année 1897, à 5,000 kilos; il constate aussi que la perspective des récoltes de maïs, de blé et de haricots, est bonne. Le développement des terrains houillers se poursuit avec rapidité, et cette industrie prend des proportions étendues. Le rendement par mois de la Fuente Coal Company est de 15,000 tonnes environ, et celui de la compagnie Alama and Coahuila d'environ 30,000 tonnes. Ces compagnies fournissent de la houille à la compagnie du Chemin de Fer du Pacifique du Nord, au Texas, et elles ont étendu le marché de leurs ventes au système du Pacifique, à l'ouest d'El Paso. Les compagnies sont composées d'Américains, et le capital américain est employé

dans l'exploitation des mines. Les produits des Etats-Unis ont augmenté en prix, et plusieurs commerçants d'ici expédient de la farine, des haricots, et du sucre de l'intérieur.

Établissement d'une Agence Commerciale.

Une concession pour l'établissement dans la cité de Mexico d'une agence commerciale, sous les auspices américains, a été accordée et approuvée par le Président Diaz et le Ministre Limantour. Le Consul Donnelly, qui informe le Département d'Etat de cette importante entreprise mercantile, lui a donné son support et sa coopération empressée, la considérant un moyen de développement des relations commerciales entre le Mexique et les Etats-Unis. La concession a été accordée à M. Francis B. Purdie, représentant l'Agence Mercantile des Etats-Unis de R. G. Dunn & Cie. L'agence a déjà des correspondants dans toutes les villes importantes de la République, et sera prête pour les affaires dans une ou deux semaines. Un point important garanti dans la concession est que le Gouvernement mexicain n'obligera l'agence, en aucun cas, de révéler ses informations ni les sources dont elles émanent.

L'Exploitation de l'Or au Yaqui.

Les préliminaires et choses nécessaires à la réussite de l'exploitation des mines d'or dans la région du Yaqui, reconnus par les mineurs qui ont de l'expérience, diffèrent en bien des détails importants de la conception populaire d'une semblable entreprise. Il faut d'abord obtenir un placement du Gouvernement, ce qui occasionne quelques dépenses. Le placement doit être inscrit au Bureau des Mines du district, qui demande un paiement; il y a un tarif de prix fixes pour l'ingénieur qui fait l'arpentage, et quand son arpentage est accepté et le titre accordé, l'ayant droit doit payer dix dollars par chaque perténencia* de terrain. Le paiement doit se faire annuellement, ou le placement sera confisqué. Les placements ne peuvent pas être exploités au moyen du baquet, mais ils requièrent de gros volumes d'eau pour déplacer les grandes quantités de sables aurifères, et pour cette action hydraulique, des machines améliorées et coûteuses sont nécessaires. Il se trouve des opportunités splendides pour le placement de capital coopératif, mais ceux qui ont peu de capital trouveront des obstacles inattendus dans le développement de leurs projets.

NICARAGUA.

Le Chemin de Fer National.

M. Paul Weisike, consul des Etats-Unis à Managua, vient de communiquer au Département d'Etat que le Gouvernement de Nicaragua désire vendre le Chemin de Fer National de cette République. Un projet de loi préparé à cet effet par le Président Zelaya et le Ministre Matus, et qui sera assurément approuvé, a été présenté à l'Assemblée Nationale.

A l'égard de cette vente, M. Weisike juge l'opportunité favorable pour le placement au Nicaragua du capital et des intérêts américains, et il donne des informations relatives à l'état financier de la ligne. La propriété est en hypotèque, pour la somme de 285,000 livres *sterling*, aux porteurs d'obligations de la dette nationale en Angleterre. L'intérêt est garanti par les droits d'exportation

*La perténencia est une surface qui mesure 100 mètres carrés.

sur le café. En 1896, les recettes en gros, du chemin de fer, se sont élevées à $400,000 en argent, et les dépenses d'exploitation ont été de $310,000; cette dernière somme étant plus grande qu'à l'ordinaire à cause des améliorations qui ont été faites.

La ligne va de Granada à Managua, capitale de la République, puis fait la traversée par eau du lac de Managua, et ensuite s'étend jusqu'à Corinto sur le littoral du Pacifique, soit une longueur totale de 122 milles.

PÉROU.

La Région du Perené.

D'après des données recueilles par un récent voyageur au Pérou, la région du Perené est riche au-delà de l'imagination, offrant à l'émigrant d'immenses forêts de bois précieux, et un sol excellent pour la culture du café. Une estimation à l'égard de l'industrie caféière montre qu'un placement de 38,000 à 40,000 soles *pour frais d'établissement, et de 3,100 soles additionnels pour faire face aux dépenses d'exploitation rapporterait 4,910 soles de recettes nettes. A Londres, le café du Perené se vend à un prix plus élevé que celui du Chanchamayo; le prix du café range de 22 à 110 schellings par sac. Le nombre total de caféiers dans cette région est 1,305,000, dont on fait, en ce moment, la récolte.

Revenus Reçus de la Taxe Imposée sur le Sel.

La taxe imposée sur le sel et destinée au paiement de la rançon des provinces de Tacna et d'Arica, a atteint, pendant les onze mois à partir du 1er août au 30 juin 1897, la somme totale de 458,678 soles. Après la réduction des dépenses d'administration, il reste encore 288,819 soles. Le Gouvernement espère recevoir, pendant l'année 1897, la somme de 400,000 soles. La loi qui a créé cette taxe a été promulguée le 11 janvier 1896.

ETATS-UNIS.

Exemption des Vaisseaux Mexicains du Paiement des Droits de Tonnage.

Le 12 novembre 1897, le Président des Etats-Unis a promulgué un décret, en vertu duquel les vapeurs et les voiliers mexicains sur lest, allant aux Etats-Unis en vue de faire la pêche sur la côte, ou d'embarquer et de transporter des passagers et la malle, ou de décharger du bétail, du bois ou tout autre produit des Etats-Unis, et se dirigeant directement aux ports ouverts au commerce, afin que ces produits puissent être expédiés à leur destination, sont exempts du paiement des droits de tonnage imposés par les lois des Etats-Unis.

VENEZUELA.

Exportation de Bétail.

Le journal "The Panama Star and Herald" annonce qu'une compagnie brésilienne de Pará vient d'envoyer un représentant à Caracas en vue de faire des arrangements pour le transport régulier de bétail vénézuélien au Brésil. On rapporte que cet agent a conclu un contrat pour l'expédition mensuelle de 800 têtes de bétail, l'exportation se faisant alternativement par Puerto Cabello et le district de l'Orénoque.

---

*Le sol équivant à 0.412 en monnaie des Etats-Unis.

Jusqu'ici cette compagnie a acheté son bétail de la République Argentine, mais les avantages en faveur du changement sont évidents, quand on considère que la distance des ports argentins au Pará demande trente jours pour le transport, pendant que la route allant à Puerto Cabello ne se trouve qu'à six ou huit jours de distance de cette ville. Cette compagnie possède deux vapeurs spécialement équipés pour le transport du bétail sur pied.

Le "Star and Herald" ajoute: On croit avec raison que le Venezuela, et surtout le district d'Aragua, est destiné à devenir prochainement le pourvoyeur de bétail pour le Brésil septentrional et les Antilles.

Le beurre et le saindoux.

Des communications reçues au Département d'Etat, du Consul PROSKAUER à Puerto Cabello, donnent des informations relatives aux importations du beurre et du saindoux américains dans le Venezuela, qui indiquent que le commerce de ces articles aux Etats-Unis ne reçoit pas l'attention qui'il mérite. Il constate que du 30 juin 1896 au 30 juin 1897, d'une importation totale de 83,276 kilos, 17,866 kilos seulement sont accrédités aux Etats-Unis. Le beurre danois, qui est la seule importation provenant du Danemark, est largement consommé, mais comme il est expédié de Hambourg, il passe pour exportation allemande, et son prix de vente en détail range de 34½ cents à 40 cents par livre. Il est très estimé à cause de la manière excellente de l'emballage. Le beurre provenant des Etats-Unis a malheureusement une très mauvaise réputation au Venezuela, étant emballé sans soins et mal déclaré dans les factures.

Le Consul PROSKAUER considère qu'à ces défauts sont dus principalement les règlements sévères, récemment établis, relatifs aux analyses chimiques pour constater sa pureté, qui ont été publiés en détail à la page 764 du BULLETIN du mois de novembre. Des infractions de la loi telles que la déclaration dans la facture comme "purs," d'articles "impurs," entraîneront non seulement la confiscation, mais en plus, le paiement en double du droit fixé par le Gouvernement. Puerto Cabello est aussi un port d'entrée important pour le saindoux consommé dans la République, et on estime que pour l'exercice de 1896–1897, 500,117 kilogrammes ont passé par la douane. Cet article venant des Etats-Unis est soumis aux mêmes règlements que ceux établis pour le beurre, et malgré le désir des fonctionnaires pour élargir notre commerce, ils ne peuvent rien sans la coopération consciencieuse des expéditeurs.

Classifications de tarif.

Le Consul PLUMACHER écrit de Maracaïbo, sous date du 8 et du 10 octobre, et transmet des copies des décrets du Trésor, contenant les classifications de tarif de produits étrangers importés dans le Venezuela, qui en ont été jusqu'ici exclus. Les cotonnades mélangées avec de la soie artificielle, le coton de ramie, ou les tissus mélangés avec de la ramie, sont placés dans la classe 7me; les articles de cette classe sont soumis à une taxe de 5 bolivars par kilogramme, et de 96½ cents par 2.2046 livres. Le minéral dont on se sert dans la fabrication du gaz acétylène est placé dans la classe 1re, libre de droits. Le tabac et les cigarettes manufacturés paient 4 bolivars par kilogramme, équivalent a 77.2 cents par 2.2046 livres. Les tissus pelucheux en coton, servant de toile de torchons ou de couverture de lit, appartiennent à la 5me classe, payant 24 cents par 2.2046 livres.

Les agriculteurs au Venezuela.

M. le Consul PROSKAUER, dans une communication récente au Département d'Etat dit que, suivant son opinion, les opportunités qui s'offrent aux agriculteurs américains au Vénézuéla, sont supérieures à celles de toute autre classe d'hommes, professionnels ou autres. En exprimant ce fait, il sollicite les agriculteurs qui songent à émigrer au Venezuela, de ne pas venir seuls ou avec leurs familles individuelles, mais il suggère qu'on forme de petites colonies ayant une communauté d'intérêts. Il décrit en termes éloquents la salubrité du climat et la fertilité du sol, et il dit que, dans le voisinage de Puerto Cabello, la moyenne est de trois récoltes par an. Les cultures varient, suivant l'altitude du terrain ensemencé, du cacao, du café et des noix de cocos, dans les régions basses, au tabac dans les terrains moyens, et au blé dans les terrains élevés.

La culture du Chanvre.

On vient de montrer un intérêt nouveau au Venezuela dans le développement de la culture du chanvre, les agriculteurs prétendant avoir produit une plante qui donne une fibre plus fine et en conséquence, de plus de valeur que l'article mexicain. Il a été importé dans le pays, pour l'exploitation de cette industrie, des machines modernes du type le plus amélioré, et le coût du transport des matériaux bruts est diminué, tandis qu' on profite des gages peu élevés payés pour le travail. Comme la consommation annuelle du monde est calculée à 2,000,000 de tonnes, au prix moyen de $110 par tonne dans les marchés de l'Europe, l'importance de cette branche du commerce est évidente.

LA RAMIE.

Sa Culture et Manufacture.

En vue de la production excessive et par conséquent, la baisse des prix de la canne à sucre, les producteurs de l'Amérique du Sud et des Indes Occidentales se sont trouvés dans la nécessité de développer une nouvelle industrie qui dédommagerait leur travail et qui conviendrait à leurs terres. Dans ces circonstances la culture de la ramie s'est présentée en premier lieu.

Des expériences étendues ont démontré que cette plante poussera abondamment, et à peu de frais de culture, dans plusieurs endroits du Mexique et de l'Amérique du Centre et du Sud. Jusqu'ici la production de la ramie sur une échelle proportionnée à sa valeur et à ses possibilités a été empêchée à cause du manque de machines propres à la décortication et au dégommage de la fibre, afin qu'elle puisse faire concurrence à la fibre chinoise préparée à la main. Les expériences récentes et conclusives faites dans l'île de la Jamaïque démontrent que la machine inventée par M. MACDONALD fait ce travail d'une manière satisfaisante.

Le *Gleaner*, journal publié à Kingston, annonce qu'une compagnie, enregistrée sous le nom de "Jamaica Fibre Company, Limited," vient d'être organisée, ayant pour objet la culture de la ramie sur une grande échelle et la préparation de la fibre pour la vente. Le personnel de la compagnie, suivant le *Gleaner*, est une garantie suffisante pour la solidité absolue de l'entreprise.